SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 44 (228)

24 — 30 PAŹDZIERNIKA 1950









ŻYCZENIA DLA BRATNIEJ REPUBLIKI W DNIU ŚWIĘTA NARODOWEGO CZECHOSŁOWACJI

Z okazji święta narodowego bratniej Republiki Czechosłowackiej, które przypadało w dniu 28 października 1950 r., Zarząd Główny Ligi Lotniczej, przesłał do Aeroklubu Republiki Czechosłowackiej w Pradze Czeskiej telegram następującej treści:

„W dniu święta Waszego narodu przesyłamy braterskie proletariackie pozdrowienia i życzenia dalszych sukcesów w budowie ludowego lotnictwa, w służbie pokoju".

Zarząd Główny
Ligi Lotniczej

LOTNICY NA CZEŚĆ REWOLUCJI

Z niezwykłym entuzjazmem klasa robotnicza Ludowej Polski realizuje swe zadania produkcyjne i podejmuje nowe zobowiązania dla uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej i II Światowego Kongresu Pokoju. Robotnicy polscy kroczą śladami robotników radzieckich, którzy codzienną wytrwałą pracą dopełnili dzieła proletariackiej rewolucji i zbudowali pod genialnym kierownictwem Wielkiego Stalina potężne, pokojowe państwo socjalistyczne.

Pokój narodom! Pokój ludzkości! — brzmiał pierwszy apel państwa radzieckiego 33 lata temu. Hasło to, którym żyją dziś narody ZSRR, znalazło głęboki oddźwięk w polskich masach pracujących. W celu uczczenia II Światowego Kongresu Pokoju i na cześć Wielkiej Rewolucji w dalszym ciągu liczne zobowiązania składają członkowie Ligi Lotniczej.

Członkowie Pocztowego Koła LL Nr 6 w Chrzanowie, po wysłuchaniu referatu o ogromnym rozmachu akcji pokojowej na świecie, postanowili zmobilizować wszystkie swe siły w pracy nad dziełem utrwalenia pokoju światowego; współpracować z miejscowym Komitetem Obrońców Pokoju; werbować nowych członków w szeregi Ligi Lotniczej; podnieść stopień swego uświadomienia społeczno-politycznego drogą samokształcenia oraz przez organizowanie pogadanek na tematy aktualne; wziąć aktywny udział w życiu naszego ludowego lotnictwa.

Członkowie Koła LL Nr 10 w Jarosławiu uchwalili rezolucję, w której solidaryzują się ze światowym frontem obrońców pokoju. Protestując przeciw agresywnym knowaniom amerykańskiego imperializmu w celu wywołania nowej wojny światowej, członkowie Koła LL Nr 10 zaciągnęli z dniem 20 października Warty Pokoju, aby przez podniesienie dyscypliny i wydajności pracy zadokumentować swój wkład w dzieło utrwalenia pokoju światowego. Pragnąc przyczynić się do spopularyzowania lotnictwa w społeczeństwie, postanowiono zwiększyć ilość prenumeratorów czasopism lotniczych.

Pracownicy pocztowi — członkowie Koła LL Nr 48 w Krakowie, podejmując wezwanie robotników huty „Pokój", w celu uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej i Światowego Kongresu Pokoju, zobowiązali się wykonać plan pracy na rok 1950 — do 15 grudnia bieżącego roku.

Wzorując się na twórczym entuzjaźmie hutników, górników i robotników — członkowie Ligi Lotniczej swymi zobowiązaniami wzmożonego tempa pracy dają godną odpowiedź imperialistycznym podżegaczom wojennym i walczą o utrwalenie pokoju, o lepsze jutro.

ZŁOTY — ZŁOTY

Sejm Ustawodawczy jednomyślnie uchwalił w dniu 28 października 1950 roku ustawę o zmianie systemu pieniężnego.

Budująca podstawy socjalizmu Polska Ludowa wprowadziła nowe, wysokiej wartości pieniądze, wartość których określona jest w złocie i równa się najsilniejszej walucie świata — radzieckiemu rublowi.

Wprowadzenie nowego, trwałego pieniądza jest wielkim osiągnięciem naszego państwa i było możliwe dzięki ogromnym sukcesom, odniesionym w dziedzinie odbudowy kraju, w zwycięskiej i planowej budowie socjalistycznej gospodarki.

Reforma pieniądza, skutecznie godząc w spekulantów i wyzyskiwaczy, tworzy warunki dla podniesienia stopy życiowej mas pracujących. Jest ona jednocześnie silnym orężem dla szybkiego wykonania Planu Sześcioletniego.

Reforma ustala, że płace robotnicze i pracownicze oraz ceny towarów przelicza się w stosunku do wartości nowego złotego. Na przykład: za 100 złotych stare, otrzymuje się 3 złote nowe, a za artykuł w sklepie, który kosztował 100 złotych, płacimy 3 złote nowe. Tak więc dotychczasowy poziom płac nie uległ zmianie, natomiast zamiast nietrwałego i mało wartościowego pieniądza skupionego w dużej części w rękach spekulantów i wyzyskiwaczy, płace będą wypłacane w nowym, trwałym pieniądzu. Tak samo trwałą, nową walutę otrzyma za swe towary chłop.

Dlaczego reforma ustala, że przy wymianie starych pieniędzy na nowe, jeden nowy złoty otrzymuje się za sto złotych dotychczasowych?

Dzieje się to dlatego, że celem reformy jest również zmniejszenie kapitałów, które na krzywdzie mas pracujących miast i wsi zgromadzili w swych rękach spekulanci i wyzyskiwacze, kapitaliści miejscy i bogacze wiejscy. Tracąc większą część swych kapitałów, ludzie ci nie będą mogli jak dotychczas, wykupywać towarów przemysłowych i odsprzedawać ich potem po wysokiej cenie. Znaczy to, że ludność pracująca miast i wsi będzie miała tych towarów pod dostatkiem.

Reforma pieniężna celnie godzi w kapitalistów i wiejskich bogaczy, jest dalszym energicznym krokiem w celu jeszcze większego wyparcia ich z życia naszej gospodarki narodowej i położenia kresu ich szkodliwej działalności.

Niewielkie straty poniesione przez poszczególnych robotników, chłopów pracujących czy pracowników umysłowych, którzy w momencie reformy mieli pewne zasoby gotówkowe, pokryte będą z nadwyżką, a to dzięki wielkim, pożytecznym skutkom reformy.

Wprowadzając zmianę systemu pieniężnego, nasze ludowe państwo dało wyraźny dowód troski o poziom życia mas pracujących miast i wsi, dowód opieki nad człowiekiem pracy i jego obrony przed wyzyskiem ze strony pasożytów. Szerokie masy ludności pracującej Ludowej Polski przyjęły zmianę systemu pieniężnego z pełnym zrozumieniem i dumą, uważając ten krok swego Rządu za jeszcze jeden cios w lichwiarzy, spekulantów i wyzyskiwaczy oraz za świadectwo siły i ciągłego rozwoju naszej młodej, prężnej gospodarki narodowej.

Ze zrozumieniem i radością powitali reformę pieniężną ludzie naszego lotnictwa, widząc w niej wielkie umocnienie siły gospodarczej Ludowej Polski, wkład w dzieło umocnienia sił obozu pokoju i potężny oręż w rękach mas pracujących.

LOTNIK —

SKRZYDLATY OBROŃCA POLSKI LUDOWEJ

ZOSTAŃ LOTNIKIEM POLSKI LUDOWEJ!

NAJSZCZERSZE I NIEROZERWALNE

(ze wspomnień byłego pilota radzieckiego lotnictwa)

W Józefie Bagateli, szoferze - mechaniku, który dziś w Wojewódzkiej Szkole PZPR we Wrocławiu śpieszy z wykładu na wykład odpowiada na pytania wykładowców, przygotowuje się do seminariów, z uporem studiuje dzieła klasyków marksizmu-leninizmu, zagłębia się w zagadnieniach Planu 6-letniego, dyskutuje z towarzyszami, uzbraja się w wiedzę niezbędną dla przyszłego pracownika Partii — nikt nie odgadłby zapewne... frontowego pilota przodującego radzieckiego lotnictwa.

Książeczka wojskowa, którą Bagatela stale nosi przy sobie, w lakonicznych słowach mieści całą jego epopeę. 23 czerwca, nazajutrz po napadzie hitlerowskiego imperializmu na Związek Radziecki, Józef Bagatela rozpoczął służbę w pułku nocnych myśliwców. Pierwsze loty bojowe odbył w 1942 roku pod Stalingradem. Tam też otrzymał pierwszą z ośmiu ran odniesionych w walkach przeciwko faszystowskim najeźdźcom. Ostatnią ranę odniósł w styczniu 1945 roku nad Warszawą. Niezdolny, wskutek odniesionych ran, do dalszej służby w powietrzu, został odkomenderowany do 1 Armii WP. Drążek sterowy „myśliwca" zamienił na kierownicę samochodu i walkę rozpoczętą pod Stalingradem zakończył w Berlinie. Order „Czerwonej Gwiazdy". medale „Od a. Nysa, Bałtyk" i „Za Warszawę". zamykają suche adnotacje w książeczce wojskowej plutonowego rezerwy Józefa Bagateli.

Na szlaku bojowym pułku nocnych myśliwców, w którym służył Józef Bagatela, leżała maleńka, nieznana nikomu wioska — Lenino...

*

Józef Bagatela zamyśla się na krótką chwilę i zaczyna opowiadać:

„Tyle już lat upłynęło od tej bitwy, tak pozornie podobnej do wielu innych bitew, w której każdego niemal dnia brał udział nasz pułk nocnych myśliwców. Nie zdawałem sobie wówczas sprawy z jej odmiennego charakteru i wielkiego znaczenia, jakie miała dla mej ojczyzny. Uleciały z pamięci nazwiska, zatarły się rozmaite szczegóły...

12 października — wstał szary, zimny świt — wezwano nas na zwykłą przed nowym zadaniem bojowym odprawę. Dowódca pułku, płk Iwan Stiepanowicz Jakimowicz, zaznajamiając nas z sytuacją bojową na powierzonym nam odcinku, nadmienił jakby mimochodem:

— Na odcinku tym walczy polska dywizja.

Wiadomość ta zelektryzowała nie tylko mnie, Polaka, lecz również mych radzieckich towarzyszy broni. Po szopie, w której odbywała się odprawa, przeleciał szmer: „Ho, ho, Polaki!... Mołojcy!" W głosach dźwięczało uznanie i żywe zadowolenie. Szczera natura radzieckich ludzi kazała im się cieszyć, że prawdziwi polscy patrioci stanęli u boku Armii Radzieckiej do ciężkiej walki ze wspólnym wrogiem.

12 października przez dwie godziny nasz pułk osłaniał z powietrza odcinek 1 Dywizji. Towarzyszyłem jak zwykle, maszynie dowódcy pułku. Roboty mieliśmy pełne ręce. Dorniery, Messerschmitty z czarnymi krzyżami na płatach nadchodziły regularnie, fala za falą i zrzucały swój śmiercionośny ładunek na polskie pozycje. Bez przesady można stwierdzić, że nie często spotykało się w bitwach taką nawałę hitlerowskiego lotnictwa. Przeszkadzaliśmy nieprzyjacielowi, jak tylko się dało. Na ziemi, przykrytej dosłownie czarnym dymem wybuchających bomb i pocisków artyleryjskich, nie wiele można było dojrzeć. Raz tylko, gdy wychodziliśmy z nurkowania za hitlerowskim myśliwcem i ujrzeliśmy szare postacie pędzące w kierunku lśniącej zimnym blaskiem wstęgi Mierei, płk Jakimowicz ryknął w laryngofon: „Brawyje parni! Wpierod, wpierod, Polaki!"

Gdy wylądowaliśmy na polowym lotnisku, przez cały dzień i noc wsłuchiwaliśmy się w niesłabnącą kanonadę. Staraliśmy się z jej odgłosów wywnioskować losy bitwy. Szykując maszyny do nowego wylotu, spotykając się przy kuchni czy w namiotach, powtarzaliśmy sobie z uznaniem: „Trzymają się Polacy! Zuchy!"

Następnego dnia, 13 października, wylecieliśmy dopiero po południu. Polacy posuwali się naprzód i likwidowali nieprzyjacielskie pozycje obronne.

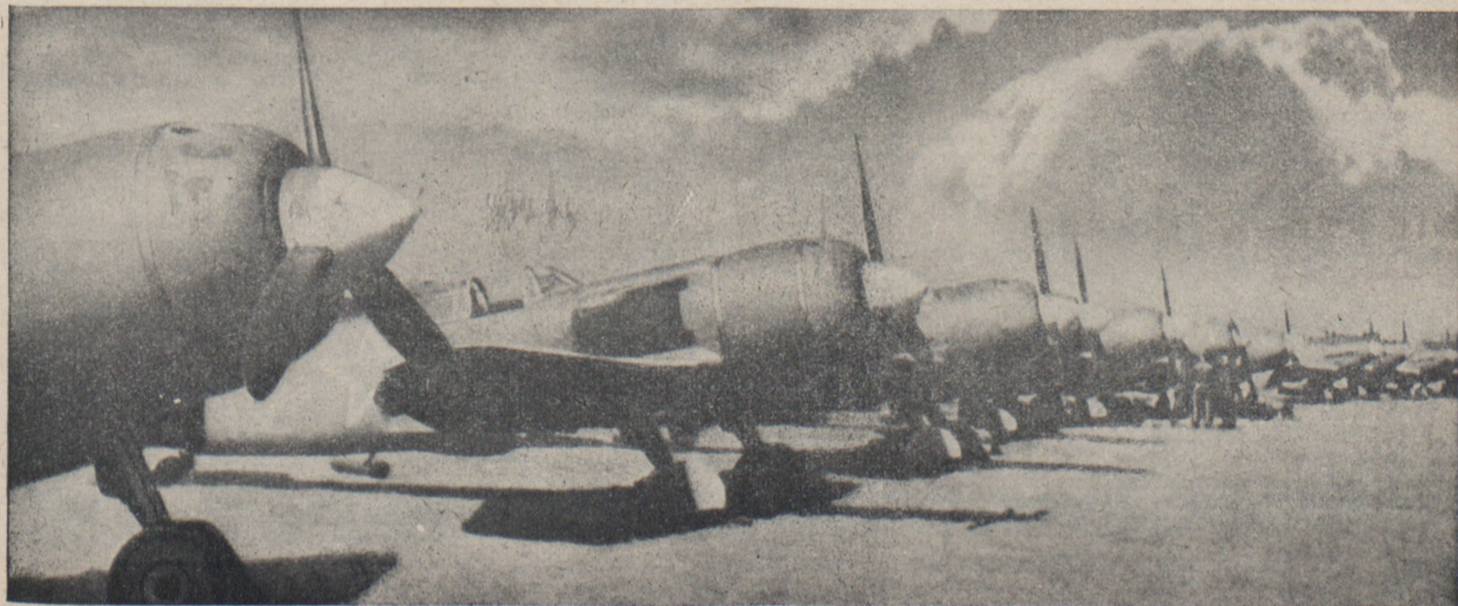
W dwa czy trzy dni po bitwie staliśmy wciąż jeszcze na polowym lotnisku pod Jarosławiem, doszczętnie spalonym rosyjskim miasteczkiem — zetknęliśmy się z żołnierzami spod Lenino. Oddziały polskie ściągnięto po bitwie na zasłużony odpoczynek. W okolicy naszego lotniska rozkwaterowała się artyleria. Z całego serca radzieccy lotnicy przyjmowali pachnących jeszcze prochem polskich artylerzystów. Nie było końca wzajemnym gratulacjom, opowiadaniom o bitwie, o współdziałaniu w powietrzu i na ziemi. Wypytywano się wzajemnie o rodziny, o pochodzenie, pokazywano sobie fotografie, czytano listy od najbliższych...

Nie zapomnę nigdy tego bezpośredniego, serdecznego zbratania polskich i radzieckich żołnierzy.

Na drugi dzień odesłano mnie do szpitala. Lekka rana w rękę odniesiona nad Lenino zaczęła się jątrzyć. W przyfrontowym szpitalu leżeli radzieccy i polscy żołnierze ranieni w pierwszej wspólnej bitwie pod Lenino. Widziałem, jak serdecznie i ciepło odnosili się do polskich żołnierzy radzieccy lekarze i sanitariuszki, widziałem, jak po bratersku traktowali polskich towarzyszy broni radzieccy żołnierze. I tam, leżąc na szpitalnym łożu, zacząłem rozumieć, że pod Lenino narodziło się najserdeczniejsze, nierozerwalne polsko-radzieckie braterstwo broni..."

Mariusz Kwiatkowski

(wg „Żołnierza Wolności")



LUFTWAFFE ZNÓW NA STARCIE

Luftwaffe! Komu z nas nie jest nienawistne to słowo? Kto zapomniał o zbrodniach, dokonywanych przez pięć długich lat na bezbronnej ludności mazowieckich wiosek, białoruskich miasteczek i całej prawie Europy przez faszystowskich piratów powietrznych?

Nie zapomina się świstu bomb spadających na szpitale i teatry, na domy mieszkalne i przedszkola. Nie zapomina się dzieci, zabitych seriami z broni pokładowej, zburzonych miast, spalonych wsi. Pamiętają o tym wasi rodzice, wasi starsi bracia, pamiętają starsi z was i wszyscy prości ludzie na całym świecie, którym nienawistna jest wojna i wszystkie nieszczęścia, jakie z sobą niesie.

Zdawać by się mogło, że po rozgromieniu hitleryzmu samoloty z czarnym krzyżem na skrzydłach nie będą już zagrażać pokojowi świata. Taka była wola narodów, które na gruzach zwyciężonego hitleryzmu postanowiły nigdy więcej nie dopuścić do jego odrodzenia.

Ale znaleźli się tacy, którzy wbrew woli własnych narodów, podeptali uroczyście składane zobowiązania, sprzeniewierzyli się własnym postanowieniom i natychmiast po klęsce hitleryzmu zaczęli dokładać wszelkich starań, aby go znowu odbudować i użyć do swych zbrodniczych celów: anglo-amerykańscy imperialiści. Dla nich faszystowscy bandyci okazali się bardzo potrzebni. Rozpoczęło się masowe zwalnianie przestępców wojennych, urągające najbardziej podstawowym zasadom sprawiedliwości. Utworzono uzbrojone i doszkalane stale oddziały policji w okupowanych przez imperialistów Niemczech Zachodnich. Amerykanie i Anglicy odbudowują wbrew postanowieniom układu w Poczdamie fabryki zbrojeniowe i zwalniają z więzień coraz więcej hitlerowskich generałów, esesmanów i wybitnych działaczy partii hitlerowskiej. Wreszcie przed kilkoma tygodniami amerykański zarząd wojskowy w Niemczech postanowił wskrzesić faszystowskie lotnictwo — osławioną Luftwaffe. Z Argentyny powróciło do Niemiec Zachodnich 26 specjalistów lotniczych, którzy uciekli tam pod koniec wojny w obawie przed karą za popełnione zbrodnie; ogromne fabryki lotnicze Messerschmitta pracują już pełną parą; wszyscy niemal inżynierowie, generałowie i specjaliści lotniczy są już „odpowiednio" zatrudnieni. To samo zresztą dzieje się i w innych dziedzinach.

Komu i po co potrzebna jest nowa Luftwaffe?

Jest ona potrzebna amerykańskim i angielskim imperialistom w ich zbrodniczych planach, zmierzających do rozpętania nowej pożogi wojennej. Nie daje im spokoju rosnąca wciąż potęga naszego obozu wolnych i szczęśliwych ludzi, nie mogą patrzeć na budownictwo komunizmu w Związku Radzieckim i socjalizmu w krajach demokracji ludowej, na Niemiecką Republikę Demokratyczną i wogóle na wszystko, co krzyżuje ich podłe, zbrodnicze plany. Wyobrażają sobie, że będą mogli jeszcze raz podpalić świat, aby uratować swe zyski. W swych planach poczesne miejsce przeznaczają hitlerowskim zaborczym Niemcom, ich odrodzonej armii i lotnictwu, jako łańcuchowemu psu przeciw Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej.

Te knowania nie zdadzą się na nic. Jesteśmy dość silni, aby pokrzyżować wszystkie zamiary bandy oszalałych ze strachu zbrodniarzy. My — to znaczy miliard ludzi, którzy opowiedzieli się za pokojem, to znaczy socjalistyczne społeczeństwo radzieckie, budujące socjalizm narody państw demokracji ludowej i ludy krajów ciemiężonych jeszcze przez kapitalizm. Lotnictwo Związku Radzieckiego i innych bratnich państw jest silniejsze, niż lotnictwo imperialistów. Ono czuwa nad tym, aby faszystowska Luftwaffe, pieczołowicie odbudowywana przez swych amerykańskich opiekunów, nigdy więcej nie odważyła się zburzyć pokoju świata.

Drugi Światowy Kongres Pokoju, który zbierze się już za kilka tygodni w Wielkiej Brytanii, aby uchwalić Kartę Pokoju Świata, da należytą odprawę tym wszystkim, którym marzą się wojenne awantury. W imieniu miliarda czterystu milionów ludzi, którzy podpisali Apel Sztokholmski powie imperialistom: nie! Nigdy więcej wojny!

(wig.)

KOREA W OGNIU WALK WYZWOLEŃCZYCH

Sierżant pilot Won Su-dun

Wojna o wyzwolenie Korei trwa nadal. Armia koreańska i cały naród z bezprzykładnym bohaterstwem odpierają ataki imperialistycznego najeźdźcy.

Bestialstwa amerykańskich zbrodniarzy i lisymanowców popełniane na kobietach, dzieciach i starcach wstrząsnęły sumieniem wszystkich uczciwych ludzi na całym świecie.

W odpowiedzi na te barbarzyństwa żołnierze armii ludowej wzmogli swe wysiłki dla osiągnięcia zwycięstwa, dając dowody niezwykłego bohaterstwa.



Zamieszczamy obok opowiadanie osnute na tle autentycznych wypadków podczas walk w Korei.

(red)

•

Sierżant Won Su-dun siedział skulony pod ścianą baraku, trzymając w ręku niewielką kartkę papieru. Mechanicy krzątali się przy stojącym opodal myśliwcu, spoglądając na sierżanta ze współczuciem. Widzieli jak sierżant odebrał dzisiaj od dyżurnego oficera list z domu.

Brygadier mechaników Li Czon-wo widział jak Won Su-dun po przeczytaniu listu, blady, trąc nerwowo czoło wyszedł z baraku i przechadzał się długo po skraju lotniska. Jak błyskawica obiegła lotnisko wiadomość, że Won Su-dun zapisał się poza kolejką na dodatkowe loty.

Tak, Won Su-dun zapisał się na dodatkowe loty. Jest teraz zupełnie spokojny. W liście, który trzyma w ręku, otrzymał wiadomość o śmierci swego syna. Tego dnia żona sierżanta, idąc jak zwykle do pracy odprowadziła synka do szkoły. Około południa nadleciały amerykańskie samoloty i obrzuciły tchórzliwie z dużej wysokości bezbronne miasto. W czasie tego nalotu została zniszczona szkoła, do której chodził mały Czen.

W wyobraźni przesuwają się obrazy przeszłości. Przypomniał sobie długie spacery poza miasto. Jakże cieszyli się wtedy, że Czen ma możność bezpłatnej nauki, że wyrośnie na pożytecznego obywatela swego kraju. A jeszcze kilka lat temu o takich rzeczach nawet się nie mówiło!

Teraz Czen nie będzie już chodził do szkoły. Waląca się w gruzy szkoła przygniotła jego wątłe ciało. Sierżanta opanowała nienawiść. Nagła przemożna nienawiść do podłych barbarzyńskich napastników, chcących jego kraj pozbawić wolności. Spojrzał w kierunku swego myśliwca. Mechanicy zamykali właśnie klapy osłaniające silnik. Miał zamiar wstać i zapytać czy wszystko w porządku, gdy rozległ się dźwięk gwizdka oznajmiającego odprawę u dowódcy.

•

Namiot wypełniony był szczelnie pilotami ze wszystkich eskadr.

Dowódca, starszy szpakowaty mężczyzna w polowym mundurze objaśniał im w krótkich słowach zadanie bojowe. Mieli osłaniać przeprawę wojsk przez rzekę. Trzeba nawiązać ścisłą łączność z dowództwem wojsk lądowych i ściśle skoordynować uderzenie na wroga — mówił z naciskiem.

Rzut oka na mapę, kilka notatek i sierżant Won Su-dun jest gotów do odlotu.

Już kierował się do wyjścia, gdy dowódca przywołał go do siebie. Nic nie mówiąc spojrzał mu w oczy i mocno uścisnął rękę.

(d.c.n.)





Zostać lotnikiem — skrzydlatym obrońcą Polski Ludowej — to zaszczyt, o którym marzy wielu z Was. Wiele młodych serc wśród młodzieży robotniczej i chłopskiej bije przyspieszonym tętnem na widok śmigłego „Jaka" błyszczącego w słońcu na tle śnieżno-białych cumulusów. Piękny i zaszczytny jest zawód lotnika, skrzydlatego obrońcy powietrznych granic naszej Ludowej Ojczyzny, strzegącego twórczej, pokojowej pracy narodu.

Chcesz zostać lotnikiem, pamiętaj, że tylko najlepsi dostąpią tego zaszczytu — ci, którzy wyróżnią się w nauce, w szkole i w pracy społecznej na terenie ZMP.

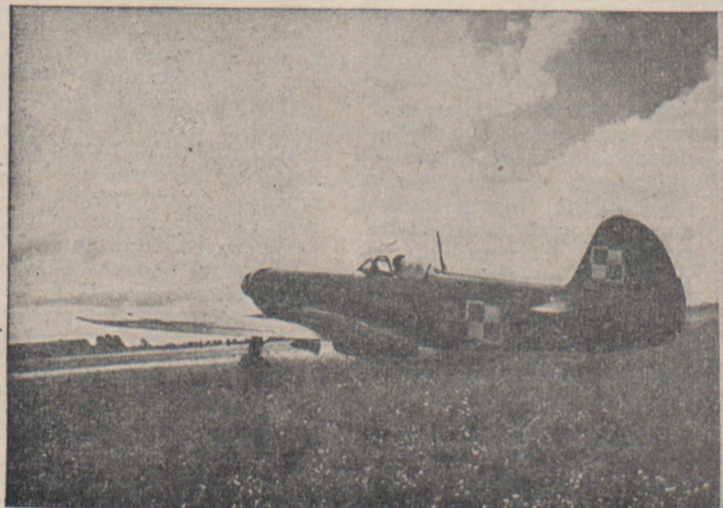
Zanim jednak włożysz mundur i zasiądziesz za sterem samolotu, musisz przejść wyszkolenie w Lidze Lotniczej. Liga wyszkoli Cię w szybownictwie i w lotnictwie silnikowym, w Lidze zdobędziesz wszystkie umiejętności lotnicze potrzebne do wstąpienia do lotnictwa wojskowego.

Chcesz latać w przyszłym roku, zgłoś się jeszcze dziś do najbliższego powiatowego zarządu ZMP, który skieruje Cię do Ligi Lotniczej. W zimie musisz przejść wyszkolenie teoretyczne, by wiosną rozpocząć szkolenie praktyczne.

ZOSTAŃ LOTNIKIEM

A tymczasem spójrz na zdjęcia. Tak wyglądają fragmenty z życia lotnika wojskowego na codzień. Intensywna praca podnosi z każdym dniem na coraz wyższy poziom wyszkolenie naszego lotnictwa wojskowego. Rozumie to doskonale zarówno personel naziemny jak i latający. Dziś akurat strzelanie powietrzne do rękawa, ale zanim pilot myśliwski wystartuje na zadanie, maszyna zostaje dobrze przygotowana przez mechanika — każda najdrobniejsza rzecz szczegółowo zbadana, a także taśma z amunicją (zdjęcie z lewej u góry). Od tego bowiem zależy dobre wykonanie ćwiczenia przez pilota A. że wypadło ono dobrze, widzimy z uśmiechu kpt. Szwarca (zdjęcie u góry z prawej) — pilota 1 Pułku „Warszawa" z okresu wojny, który z zadowoleniem gratuluje dobrych wyników w wyszkoleniu swemu młodszemu koledze jednostki (na zdjęciu z prawej). Codzienne intensywne loty i dobre wyniki ćwiczeń uzyskiwane przez młodych pilotów — to wynik wspólnej rzetelnej pracy lotniczego przyziemia z personelem latającym (zdjęcie u dołu). Piloci i mechanicy Odrodzonego Lotnictwa Wojskowego podnosząc nieustannie swój poziom wyszkolenia ideologicznego i fachowego umacniają wraz z masami pracującymi kraju, budującymi zwycięsko podstawy socjalizmu w Polsce, światowy front pokoju.

ZENIT





18.000 m na Fali

11) JANUSZ PRZYMANOWSKI

Ostatnia składała Zbyszkowi życzenia Hanka i jej ciepłe, serdeczne słowa, stanowiły jak gdyby zakończenie tej świątecznej części dnia.

Gdy wszyscy goście wyjechali, trójka przyjaciół siadła w zapadającym zmierzchu na trawie pod lasem i Zbyszek pierwszy zaczął naradę:

— Naturalnie te szesnaście tysięcy z kawałkiem powinny się stać początkiem naszej prawdziwej roboty. Wy sami rozumiecie, że ja tylko przypadkiem...

— Bez zbytecznej skromności — przerwał Janek.

No dobrze Nie ważne. W każdy razie — mówił dalej Zbyszek, — ja rozmawiałem dziś z meteorologami. Warunki powinny się stale polepszać i będzie można zrobić coś naprawdę ładnego. Nie wolno nam przerywać startów i warto przestudiować trasę na wschód. Maszyna jest całkowicie przygotowana i przejrzana przez mechaników. Jutro zgodnie z ustaloną kolejką startuje Janek.

— Ja uważam Zbyszek, że tobie należy się start. Przecież ustaliłeś rekord— zaoponował Czarek

— Daj spokój Przecież nasza trójka to żelazobeton. Jak ty lecisz, to tak samo jak ja byłbym w powietrzu — serdecznie odpowiedział San ak. — A teraz chodźmy do sali wykładowej. Chcę z wszystkimi pilotami podzielić się swoim doświadczeniem i scharakteryzować zachowanie się „Halniaka" na dużych wysokościach...

*

Około dziesiątej w nocy wiatr przybierał na sile. Drobne postrzępione kłaki chmur szybko płynęły na wschód, gasząc gwiazdy i kładąc cień na jezioro. Noc stawała sie coraz bardziej ciemna, szum lasu głuszył szczekanie psów w wiosce.

W gęstym lesie na zachodnim stoku Wysokiej, na brzegu wąziutkiej ścieżki siedziało dwóch ludzi. Oparci plecami o pień drzewa milczeli w bezruchu. Tylko jeden z nich od czasu do czasu spoglądał na fosforyzujące wskazówki zegarka i nasłuchiwał. W mroku nocy i cieniu lasu sylwetki ich, zgarbionych postaci zlewały się z ciemnym tłem — były prawie niedostrzegalne.

— Do diabła! Ja tam dłużej nie mogę — zapalę — mruknął dotąd nieruchomy człowiek.

— Milcz i nawet palcem nie kiwaj — zduszonym, wściekłym szeptem odpowiedział drugi.

Znieruchomieli znowu i wsłuchali się w świst wiatru. Nagle o parę metrów od nich dały się słyszeć głuche, stłumione kroki i na ścieżce zamajaczył czarny, ciemniejszy od lasu cień. Przywarli jeszcze mocniej do drzewa i sprężyli się jakby od skoku.

Trzeci przybysz zwrównał się z nimi i raptownie stanął.

Pochlił się.

— Kto tu?

— Swoi, swoi — burknęli obaj czekający.



Zsunęli się po pochyłości w las i osłonięci gęstymi gałęziami świerka usiedli znowu na ziemi. Rozpostarte płaszcze stworzyły jak gdyby namiot i ten, który klął, że nie może palić, wyciągnął malutką, ślepą latarkę. Wąski snop światła błysnął na lufie jego automatu zawieszonego na piersiach i oświetlił tylko kolana i ręce siedzących.

— No, nóżki na stół — mruknął. — Wal pan, panie inżynierze!

Człowiek nazwany inżynierem wyjął z portfelu plik banknotów i oddał swym partnerom dwie dość pokaźne paczuszki.

— Na razie tyle — wyszeptał. — Po robocie spotkamy się za tamą i tam dam resztę. A tu jest butelka — dodał. — Tylko bez paniki i starannie. Nie chlapać w jedno miejsce, bo skapują się na ziemi. Rozcierać po całym skrzydle i głównie na krawędzi natarcia. Macie klucz — wręczył go człowiekowi z zegarkiem — i walcie do roboty...

Światło zgasło. Dwa cienie ruszyły po ścieżce w dół, a jeden w górę.

Po kilku sekundach zza grubego dębu rosnącego parę metrów od ścieżki oderwał się czwarty cień i również cichutko począł schodzić w dół. Mimo ciemności, gdy wyszedł na ścieżkę można było dostrzeć błysk jego okularów.

*

Wzdłuż przedniej ściany hangarów miarowym krokiem w przód i w tył chodził wartownik. Jego kolega, strzegący ich z tyłu, postawił kołnierz nieprzemakalnego płaszcza oparł się o ścianę drugiego hangaru i znieruchomiał. Wiatr świszczał w rynnach, a z daleka migało samotne światło na skraju wsi. Patrzył jak zapalało się i gasło przesłaniane widocznie rozchybotanymi gałęziami jakiegoś drzewa.

W pewnej chwili od ziemi tuż koło hangaru oderwały się bezszelestnie dwa cienie i przylgnęły na chwilę do małych, stalowych drzwi w tylnej ścianie. Drzwi ustąpiły i cichutko zamknęły się znowu.

W hangarze schylając się pod skrzydłami maszyn i przestępując przez leżące na betonie kadłuby skradał się człowiek. Zatrzymał się przy smukłym latającym skrzydle.

— Nie przykrvli nawet swego „Halniaka" — szepnął do siebie. — Trzeba go podleczyć, żeby nie był zbyt silny.

Z bocznej kieszeni wyjął butelkę i wylewając płyn na szmatę począł wycierać nią skrzydła szybowca.

Nagle od drzwi, którymi weszli dobiegł go jakiś dźwięk. Przez lukę między chmurami wypłynął księżyc, rozjaśniając wnętrze hangaru. Człowiek rozpłaszczył się na betonie.

Po chwili znowu stało się ciemno, zaległa cisza.

Wstał i otarł rękawem czoło. Szybko, rozchlapując płyn wytarł nim drugie skrzydło. Szmatę i butelkę wsadził z powrotem do kieszeni i poszedł ku drzwiom. Tam czekał nań drugi.

Powoli uchylili drzwi. Wartownik stał nieruchomo jak przed kilkoma minutami. Powodzenie dało im pewność siebie. Wymknęli się na zewnątrz. Wyższy przekręcił klucz, wyjął go i zniknęli w ciemności nocy.

Wartownik po raz drugi obrócił się, popatrzył na hangar i nie czekając zmiany poszedł w stronę wartowni.

ROZDZIAŁ IX

„JA „HALNIAK"! IDĘ NA PRZELOT..."

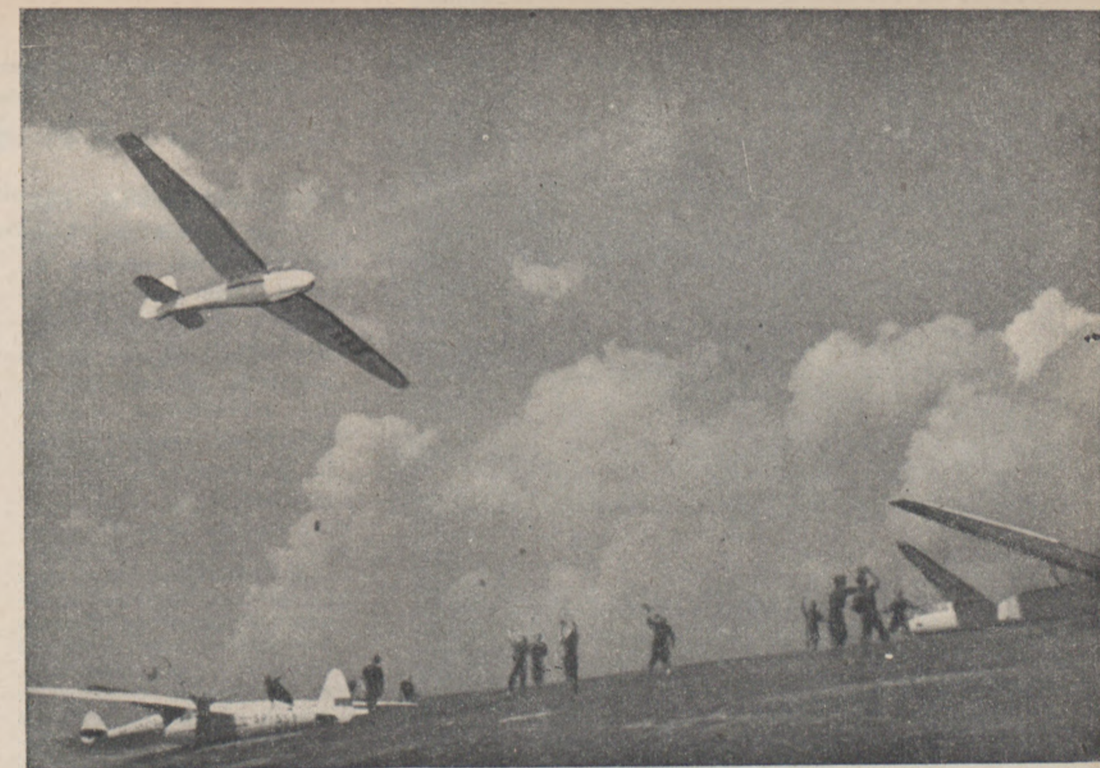
Po wietrznej i burzliwej nocy ranek wstał nieco chłodny. Przeb egały przelotne, krótkotrwałe, ale gwałtowne deszcze. Janek z niecierpliwośc ą oczekiwał zapowiedz anego przez meteo na popołudnie przejaśnienia i tymczasem całą trójką studiowali mapy, denerwując się coraz bardziej w miarę otrzymywania nowych komunikatów meteo rolog cznych. Sądząc z danych, które podawał PIHM z Warszawy warunki do lotu stawały się po prostu nadzwyczajne.

Jednak dopiero około godziny trzeciej przez megafon umieszczony w jadalni usłyszeli głos Łatynia:

(c.d.n.)

BĘDĘ PILOTEM

(dokończenie)



Po starcie „Junak" wykonał skręt od zbocza i zaczął nabierać wysokości. Spiętrzone cumulusy wyglądały zachęcająco. Oto fragment z filmu „Pierwszy start"
Foto Film Polski

Chłopcy już czekali na Marka w świetlicy koła ZMP. Obiecał im przecież przed tygodniem, że dokończy opowiadania o swym locie na „Żurawiu", kiedy to wraz z Andrzejem osiągnęli wysokość 2 000 metrów nad miejsce startu. Byli ogromnie ciekawi dalszych kolei lotu „Żurawia".

— Marek idzie! — krzyknął Antek. Wyciągnęli dłonie w przywitaniu. Karol odstąpił mu swe wygodne miejsce, a Marek, nie tracąc czasu zaczął dalszy ciąg przerwanego przed tygodniem opowiadania.

— A więc, chłopcy, po przekroczeniu 1 000 metrów wysokości zrobiło mi się trochę chłodno. Wskazówka wariometru lekko drgając osiągnęła cyfrę 4 — cztery metry wznoszenia na sekundę i nie zatrzymując się poczęła iść dalej do góry. Spojrzałem na barograf — linia znaczona na wałku przez rysik wygięła się pod ostrym kątem w górę. Wyglądało to, jakby ktoś rysował Himalaje w przekroju. Szybkość wznoszenia wzrastała nieustannie.

1 200! — krzyknąłem do Andrzeja. Wesoło machnął mi ręką.

— A co z chmurą? — zapytał Tadek.

— Zrobiła się ciemniejsza, czułem się troszkę nieswojo. Ziemi nie było już widać od dłuższego czasu. Jednostajny, głuchy szum powietrza robił wrażenie, że lecimy z niebywałą szybkością. Przypomniałem sobie o szybkościomierzu — wskazywał normalnie 70 km/godz. Silne parcie wywierane przez siedzenie na ciało skłoniło mnie do spojrzenia na wariometr: mieliśmy już 5 m/sek wznoszenia.

— Na jakiej wysokości byliście? — przerwał Józek.

— Przekroczyliśmy 1 500 metrów. Tutaj zaczęły się dla mnie niespodzianki. Zaczął zacinać rzęsisty deszcz, a potem grzechot po limuzynce upewnił mnie, że dostaliśmy się w strefę gradu. Mówię wam, emocja jak ta lala: końca płatów nie widzisz, za kołnierz ci się leje przez szparę w limuzynce, ręce grabieją z zimna, a na wariometrze 5 m/sek. Podziwiałem Andrzeja — ten z precyzją wykonywał krąg za kręgiem, zdając się zapominać o gradzie, groźnej ciemnej chmurze, a szczególnie o wszystkim, co nie miało związku ze wznoszeniem.

Marek odetchnął głęboko, zaraz jednak począł mówić dalej.

— Potem szybkość wznoszenia zaczęła maleć. 4,5 metra, 4 metry, 3, 2, 1, zjechaliśmy do zera. Na wysokości 1 800 metrów zaczęliśmy szukać innych wznoszeń. W pewnej chwili drgnąłem — ziemia! Poprzez małe oczka w warstwie chmury ujrzałem długo niewidziane zarysy gór, jakieś drogi, szybko jednak znikło to wszystko z oczu, zasłonięte przez nową warstwę chmur. Poczułem się znacznie pewniej, kontakt wzrokowy z ziemią choć na moment, jest jednak przyjemny. Zacząłem poprawiać pas, który uciskał mnię w ramię.

Nagły podrzut szybowca, przeraźliwe buczenie powietrza i pędząca do góry wskazówka wariometru wyrwała mnie z medytacji na temat: co dalej? Zaczęło się znów silne wznoszenie: 1, 2, 3, 4, 5 metrów na sekundę, żołądek zaczął wyprawiać podejrzane harce, a głowa zrobiła się ciężka, jak beczka z kapustą.

Barograf tykał cicho i miarowo. Spojrzałem na niego z sympatią: taki malutki, spokojny, mile uśmiecha się do mnie swym metalowym pudełkiem. Rzut oka na podziałkę i rysik i... zatkało mnie: cienka kreska przekroczyła linię z cyfrą 2 000! Rany Julek, dwa tysiące! — krzyknąłem do Andrzeja. Z powagą skinął głową, której czubek wystawał mu znad podniesionego kołnierza skórzanej kurtki.

Wznosiliśmy się dalej, ale już wolniej. 2 100, 2 150, chmury wciąż gęste. Byliśmy już w nich chyba z godzinę. Na krawędziach natarcia skrzydeł zobaczyłem grubą warstwę szronu, przód kabiny — oszronony.

Wtem — wyskoczyliśmy ponad chmury. Cudowny, nigdy nie zapomniany widok rozpostarł się przed oczami: jak daleko wzrokiem sięgnąć — istny ocean chmur, naświetlanych czerwono-żółtymi promieniami słońca. To była wspaniała nogroda dla mnie, strudzonego długim jak na pierwszy raz lotem chmurowym amatora wrażeń. Barograf oznajmił z triumfem: 2 200 metrów nad start! Ziemi, oczywiście ani słychu, ani widu.

Marek zamilkł. A potem:

— Zapytacie, co dalej? Dalej — już nie było wznoszeń. Zaczęliśmy schodzić na dół. Znów chmury, coraz gęstsze i czarniejsze. Ziemię ujrzeliśmy na wysokości chyba około 400 metrów. Wysokościomierz wskazał wówczas 0, czym byłem mocno zaniepokojony, zapominając początkowo z wrażenia, że nastawiony był na 0 na szczycie Żaru, który ma ponad 700 m nad poziom morza. Wylądowaliśmy zgrabnie na długiej łączce pod Andrychowem, zniesieni około 15 km od miejsca startu. Lot był zakończony.

Chłopcy milczeli. Po chwili Józek wyrzucił:

— Marek, to było wspaniałe! Niechże cię uściskam, ty napowietrzny drabie! — zaczął go serdecznie, po przyjacielsku klepać po plecach. — Już ja się postaram, żeby samemu też to przeżyć, co ty w tym locie! Nie daruję!

— A więc...? — zaczął Tadek — Tak, tak, chłopcy — przerwał mu Józek — wiem o co chcecie zapytać: oświadczam wam, że będę pilotem! Muszę nim być! Decyzja zapadła. Zdradzę wam, że już się zapisałem na kurs teoretyczny, który organizuje Okręg Ligi Lotniczej w naszym mieście. A po nim — szkolenie praktyczne.

— Ale razem z nami! — krzyknęli wszyscy. Idziemy do Ligi Lotniczej!

JZ.



Samolot CAGI—25 na którym ustalono wiele rekordów światowych

WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

Jak już podawaliśmy w numerze 42 SiM-u, w miejscowości Saraktasz, w obwodzie czkałowskim odbyły się pierwsze po wojnie Wszechzwiązkowe Zawody Szybowcowe.

Obecnie podajemy dalsze szczegóły przebiegu zawodów.

*

Po przejściu frontu chłodnego nad Saraktaszem zapanowały doskonałe warunki termiczne. Pomiędzy poszczególnymi ekipami rozwinęła się zacięta walka o pierwszeństwo w lotach na odległość, szybkość i wysokość.

To też o ile pierwsze dni przyniosły przeloty rzędu 58,8 km (pilot W. Monetkin), to już w następnych dniach pilotka Samosadowa na szybowcu „A-9" wykonała przelot na odległość 145 km.

Wynik ten został zarejestrowany jako rekord wszechzwiązkowy, gdyż został wykonany z przewyższeniem miejsca startu.

W lotach szybkościowych po trójkącie 30 km najlepsze wyniki uzyskali: mistrz sportu szybowcowego W. Ilczenko — 44 km/godz oraz W. Czubakow 58 km/godz.

Loty te były wstępem do wielkiego trójkąta — 100 kilometrowego, gdzie najlepsze wyniki należały do pilotów: A. Czabatajewa na „A-9" — 44,3 km/godz; W. Monetkina na „PAN-6" — 49,5 km/godz oraz Ilczenki — 51,5 km/godz — nowy rekord wszechzwiązkowy.

Spośród młodszych zawodników, godnym uwagi był wynik 34 km/godz, który ustaliła szybowniczka Z. Majewa.

W konkurencji wysokości, pierwsze miejsce zajął pilot A. Czabatajew, uzyskując 2 100 metrów, drugie — Ilczenko — 1 640 m, trzecie Panasienko — 1 610 metrów.

Pierwsze miejsce zespołowo zdobyła ekipa Centralnego Aeroklubu im. Czkałowa. Otrzymała ona puchar CK WŁKSM.

P. E.

REKORD WŁODZIMIERZA MARKOWA

Kiedy Włodzimierz Markow wybierał się na urlop, na jednym z oddziałów fabryki „Czerwony Proletariusz" podsumowywano osiągnięcia miesiąca lipca: zakreślony program znacznie przekroczono, wszyscy robotnicy wykonali swoje normy z nadwyżką.

— Odpoczywajcie Włodzimierzu Protasowiczu! O fabrykę nie kłopoczcie się — mówili mu po pracy koledzy.

Markow wcale się nie kłopotał. Miał zaufanie do kolektywu, z którym współżył i pracował już cztery lata, kierując oddziałową organizacją partyjną. Oddział jego był przodującym w produkcji i wzorowym pod względem jakości. Życząc kolegom powodzenia, Markow powiedział tajemniczo:

— I ja postaram się odznaczyć.

W początkach września, gdy urlop Markowa dobiegał końca, jego towarzysze przeczytali w gazetach:

„Lotnik-sportowiec Centralnego Aeroklubu imienia Czkałowa, majster fabryki „Czerwony Proletariusz" Włodzimierz Markow ustalił na sportowym samolocie konstrukcji A. S. Jakowlewa, wszechzwiązkowy rekord szybkości na dystansie 100 kilometrów".

*

Z dwudziestu dziewięciu lat swego życia Włodzimierz Protasowicz Markow dwanaście lat poświęcił sportowi powietrznemu. Będąc jeszcze uczniem w szkole przysposobienia przemysłowego przy fabryce „Bojownik", szkolił się w Aeroklubie. Lata wojny spędził w armii. Po demobilizacji zaczął znów pracować w fabryce, po dawnemu zajmując się ulubionym sportem. W każdy wolny dzień, a często i wieczorami Włodzimierza Protasowicza można było spotkać na lotnisku tuszyńskim.

Do lotu, mającego na celu pobicie wszechzwiązkowego rekordu szybkości Markow przygotowywał się długo i starannie. Trenując na trasie Tuszyno — Istra — Golicyno — Tuszyno poznał wspaniale wszystkie naziemne punkty orientacyjne. Pozwoliło mu to nie korzystać z mapy podczas rekordowego lotu.

Podczas startu Markowa pogoda była niesprzyjająca. Duże zachmurzenie nie pozwalało nabrać wysokości powyżej 670 metrów. Na pierwszym odcinku do Istry, wiał przeciwny wiatr, który potem zmienił się na boczny. Nie przeszkodziło to jednak pilotowi trzymać się ściśle kursu.

Dystans 100 kilometrów przeleciał Markow w ciągu 12 min. 38 sek. Osiągnięta szybkość 479 kilometrów na godzinę jest rekordem dla samolotów sportowych tej kategorii.

Sportowy samolot konstrukcji A. S. Jakowlewa na dużej wysokości może osiągnąć jeszcze większą szybkość — mówi Markow. Postaram się tego dowieść.

(S. Morozow, „Ogoniok")

TRZYDZIEŚCI LAT ZA STEREM

Wśród lotników radzieckich nie brak ludzi, którzy pamiętają jeszcze narodziny lotnictwa. Jednym z nich jest Aleksander Iwanowicz Żukow.

W roku 1911 wstąpił on do szkoły lotniczej. Wiele starań musiał dołożyć, aby dopiero w 1916 roku polecieć pierwszy raz samolotem. Pierwszeństwo do latania na znikomej ilości istniejących wówczas samolotów w carskiej Rosji, mieli tylko uprzywilejowani. Nieraz kolejka lotów mijała Żukowa, wytrwałość jego jednak zwyciężyła.

Zaraz po Rewolucji Październikowej Aleksander Żukow zaczął pracować nad szkoleniem radzieckich pilotów.

Największą zasługą Żukowa jest to, że stworzył warunki szkolenia lotniczego dla młodzieży pracującej w przemyśle, nie odrywając jej od pracy zawodowej. Z inicjatywy Żukowa zostało wyszkolonych przeszło 400 pilotów.

Aleksander Żukow jest jednym z wychowawców sławnych radzieckich lotników: Walerego Czkałowa, Michała Gromowa, Stepanowa i wielu innych.

Mało jest ludzi, którzy tak jak Żukow mogliby pochwalić się wylataniem 7 150 godzin. Gdybyśmy wyrazili ten czas w dobach, byłoby ich około 300, a to prawie rok. Pięknym osiągnięciem Żukowa jest przelecenie 2 000 000 kilometrów bez uszkodzenia samolotu.

Aleksander Żukow w dowód uznania za przeszło 30-letnią wierną służbę radzieckiemu lotnictwu odznaczony został wieloma orderami i medalami.

A. F.

Dalszy ciąg reportażu z XIX Wszechzwiązkowych Zawodów Modeli Latających podamy w numerze następnym.

LOTNICTWO RADZIECKIE W SŁUŻBIE NARODU

Życie człowieka jest dla nas cenniejsze niż maszyna

JÓZEF STALIN

W roku 1924 po raz pierwszy w Związku Radzieckim samolot przetransportował ciężko chorego z zapadłego „Kiszłaka" Chodża Milk do szpitala w Termeżsku. Był to rok powstania radzieckiej lotniczej służby sanitarnej. Dzisiaj po 26 latach od tego niecodziennego wówczas wyczynu, lotnictwo radzieckie zostało poważnie zaangażowane do służby zdrowia.

Samoloty ze znakiem Czerwonego Krzyża są widomym odzwierciedleniem troski kraju Socjalizmu o swoich obywateli. Nie ma dzisiaj takiego obwodu, gdzie nie istniałyby stacje lotniczo - sanitarne. W niektórych miejscach kraju, gdzie obwody są bardzo duże, służba zdrowia dysponuje nawet kilkoma stacjami.

Na przykład; na odległym Sybirze, w Nowosybirsku i Irkucku czynne są bez przerwy stacje sanitarne. Co dzień startują srebrno-skrzydłe samoloty sanitarne, niosąc wszelkiego rodzaju pomoc. W roku ubiegłym samoloty tego obwodu wykonały około 700 lotów w odległe rejony obwodu 1 000 ludzi otrzymało szybką pomoc. Wielokrotnie lekarze wykonywali ciężkie operacje, jak również wygłosili dziesiątki pogadanek z zakresu higieny. Samolotami dostarczono wiele lekarstw oraz narzędzi chirurgicznych do różnych wiejskich lecznic.

587 lotów z chorymi odbył w roku 1949 lekarz obwodu irkuckiego, z czego 285 ciężko chorych dostarczył do szpitala w Irkucku.

Służba sanitarno-lotnicza rozwija się w ZSRR z roku na rok, dzięki ogromnej pomocy państwa. Na przykład w roku 1947 budżet na ochronę zdrowia wynosił 18,9 miliarda rubli, w roku 1948 — 20,5 miliarda, a w roku 1949 — 21,6 miliarda rubli.

Omawiając budżet ZSRR na rok 1950 minister finansów A. G. Zwierew oznajmił, że w tym roku na służbę ochrony zdrowia przeznaczono 22 miliardy rubli. W sumę tę wchodzą również koszty związane z utrzymaniem i zakładaniem nowych stacji — sanitarno-lotniczych.

Aby zaznajomić Czytelnika z wydatkami związanymi z prowadzeniem takich stacji, wystarczy wymienić sumę 71 milionów rubli, które wydatkowano w roku bieżącym na pokrycie kosztów lotu, nie licząc naturalnie wysokich wynagrodzeń lekarzy i pilotów, kosztów administracyjnych i in.

*

8 maja 1949 roku przeszło 1000 km od Irkucka nad dzikimi lasami i skałami zjawił się samolot sanitarny wezwany do chorego.

O lądowaniu ani marzyć. Krótka stanowcza decyzja. Chirurg Jerzy Pogodajew skacze ze spadochronem. Na drugim spadochronie w zasobniku spływają do ziemi narzędzia i lekarstwa. Pogodajew przeprowadził na miejscu cztery poważne operacje, a następnie wraz z miejscowymi ludźmi przetransportował chorych o blisko sto kilometrów przy użyciu jedynie siły rąk ludzkich. Po dotarciu do rzeki Czaja i uzyskaniu połączenia z najbliższym miasteczkiem, chorych przewieziono samolotami do Irkucka.

Tak wygląda proste bohaterstwo ludzi radzieckich. Ogromna ilość lekarzy, pielęgniarek i pracowników służby zdrowia zatrudniona jest w stacjach sanitarno-lotniczych, stojąc w pełnej gotowości niesienia pomocy potrzebującym.

Pomoc ta, jest oczywiście bezpłatna, tak zresztą jak każda pomoc lekarska w Związku Radzieckim, państwie socjalizmu, gdzie troska o człowieka jest sprawą najważniejszą.

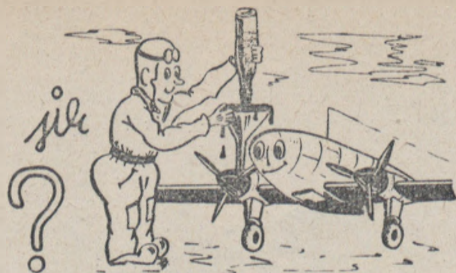
S. E.



8.VI.1922	Pierwsze na świecie udane próby spryskiwania pól z samolotu, celem zwalczania szkodników przeprowadzono w rolniczej stacji doświadczalnej pod Moskwą.
1930 — 1946	Zwalczanie komarów (malaria) metodą rozsiewania środków chemicznych z samolotów. Obszar podlegający akcji wynosił 25 milionów hektarów.
1947	Celem zwalczania malarii prowadzono akcję na obszarze 2 300 ha.
1947	Przy użyciu „bomb" zawierających materiał chemiczny do gaszenia pożarów lasów, lotnictwo cywilne ZSRR uchroniło ponad 200 milionów ha lasów.
1948	Zupełna likwidacja gniazd szarańczy azjatyckiej przy pomocy samolotów.



Czym karmi się silniki?



WIKTOR STYBURSKI

(Dokończenie)

Jednym z ważniejszych składników paliwa lotniczego jest **alkohol etylowy**, dodawany w ilości 15—17%. Jego wartość opałowa wynosi 7 000 kkal/kg. Domieszka alkoholu wybitnie polepsza liczbę oktanową paliwa, poza tym obniża temperaturę zapłonu mieszanki, co jest korzystne ze względu na pracę silnika. Duża liczba oktanowa umożliwia zastosowanie mieszanek alkoholowych do silników ze sprężarkami. Tu bowiem, ze względu na wstępne sprężenie mieszanki przed cylindrem, potrzebne jest paliwo wysoce odporne na detonację. Paliwa wyłącznie alkoholowe znajdują zastosowanie w krajach pozbawionych złóż naftowych. Zawierają one około 95% alkoholu etylowego i 5% benzyny. Wadą tego paliwa jest duża skłonność do wchłaniania wody, co jest nie pożądane ze względu na korozję wewnątrz silnika (rdzewienie itp.).

Jak więc można się zorientować z tego, co przeczytaliście powyżej, najkorzystniejszym dla normalnego silnika jest paliwo składające się z 65—75% benzyny, 10—20% benzenu i 15—17% alkoholu etylowego. Do silników ze sprężarkami używamy paliwa o większej zawartości alkoholu, ze względu na znaczne polepszenie własności antydetonacyjnych mieszanki. Mieszanka taka daje się lepiej sprężać bez obawy o detonacje w cylindrze.

Przy silnikach odrzutowych kwestia doboru paliwa przedstawia się nieco odmiennie. O ile w silniku tłokowym moc jest uzależniona od wartości opałowej paliwa, w silniku odrzutowym zależy ciąg w głównej mierze od masy odrzuconych spalin i ich prędkości. Z tego względu przy tym typie silnika stosować możemy paliwa cięższe o niższych wartościach, opałowych, a więc znacznie tańsze, a to przecież jest bardzo ważne. Najczęściej znajduje tu zastosowanie **nafta**. Jedynie przy rozruchu silnika ze względu na powstające trudności przy paliwie ciężkim, używana jest benzyna lotnicza.

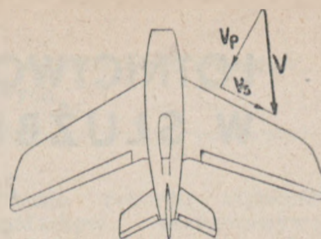
SKRZYDŁO W SKOS

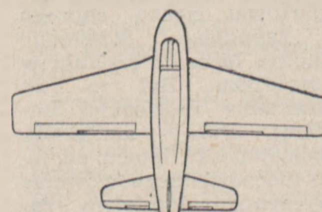
Na pewno wielu z Was zastanawiało się nad tym, dlaczego szybkie samoloty myśliwskie mają skrzydła tak bardzo skośne i czy np. samolot komunikacyjny mógłby latać mając takie skrzydła. Pomówimy o tym i postaramy się odpowiedzieć na to pytanie. Przede wszystkim odpowiemy, dlaczego są stosowane skrzydła skośne.

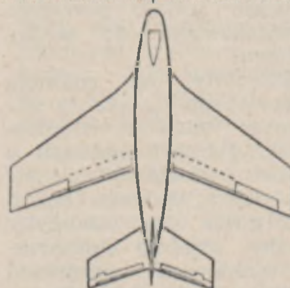
Wiecie o tym, że na powierzchni profilu lotniczego szybkość przepływu powietrza jest większa niż szybkość całego samolotu względem ośrodka, gdyż inaczej nie powstałaby siła nośna. Otóż wyobraźmy sobie teraz, że jakiś szybki samolot odrzutowy np. Jak-15 leci z szybkością bliską szybkości dźwięku. Wtedy na powierzchniach jego skrzydeł szybkość przepływu może tak wzrosnąć, że przekroczy szybkość dźwięku. Właśnie takie lokalne przekroczenie szybkości dźwięku jest dość niebezpieczne. Powstają wtedy fale uderzeniowe, które bardzo zwiększają opór, powodują drgania samolotu i wiele jeszcze innych niepożądanych zjawisk. Jeżeli ktoś z Was zechce poznać głębiej to zagadnienie, niech zajrzy do „Skrzydlatej Polski" z roku 1950 Nr 1, 2 i 4 do artykułu „Nowe drogi aerodynamiki".

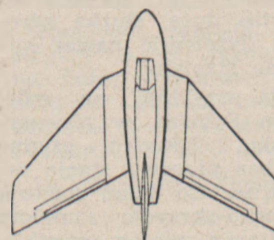
A teraz przechodzimy do skrzydeł skośnych. Konstruktorzy szybkich samolotów postanowili nie dopuścić do tego, aby szybkość powietrza na skrzydle przekroczyła szybkość dźwięku. Zmniejszenie szybkości przepływu na skrzydle skośnym uzyskuje się przez rozkład prędkości. Rozkład ten przedstawia się jak na rysunku. Szybkość wypadkowa tj. szybkość samolotu (czyli powietrza, bo to wszystko jedno czy będziemy rozpatrywali szybkość samolotu względem nieruchomego powietrza czy odwrotnie), rozkłada się na szybkość prostopadłą do krawędzi natarcia Vp i szybkość styczną do niej — Vs. Wpływ na rozkład ciśnień a więc na powstawanie siły nośnej ma tylko składowa prostopadła, składowa styczna wcale udziału w tym nie bierze. Wystarczy spojrzeć na rysunek, aby przekonać się, że Vp (tj. szybkość prostopadła do krawędzi natarcia) jest dużo mniejsza od szybkości wypadkowej. Właśnie w ten sposób znaleziono rozwiązanie. Samolot leci z szybkością bliską szybkości dźwięku, a na skrzydle szybkość przepływu jest znacznie mniejsza i na pewno nie przekracza szybkości dźwięku. Ktoś z Was zaniepokoi się może, że wskutek zmniejszonej prędkości na skrzydle nie powstanie dostatecznie duża siła nośna. Na pewno nie, szybkość Vp jest taka, że da nam w razie konieczności także i nadmiar siły nośnej.

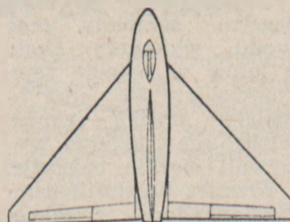
A teraz wiedząc jak rozwiązano sprawę ze skrzydłem skośnym, odpowiedzcie nam na pytanie: czy samolot komunikacyjny, lecący z szybkością 330 km/godz mógłby mieć skrzydła bardzo skośne? Gdy sami nie będziecie wiedzieli, odpowiemy Wam w następnych numerach.











HIDOMINIUM?!

Czy wiecie, co to jest hidominium? A hydronalium? Stop M35? Te tajemnicze nazwy nie są bynajmniej jakimś szyfrem, a po prostu oznaczają różne gatunki tzw. stopów lekkich, stosowanych w lotnictwie. Stopy lekkie są to stopy glinu (aluminium) z różnymi innymi metalami, dzięki czemu uzyskujemy oprócz małego ciężaru właściwego, także i inne pożądane zalety, jak wyższą wytrzymałość, plastyczność w odpowiedniej temperaturze, twardość itp. Jeszcze kilka lat temu mówiono o stopach lekkich: „przyszłość lotnictwa". Dziś mówi się to samo... o plastykach, tj. odpowiednich gatunkach sztucznych żywic i innych mas plastycznych. Plastyki mają bezwzględną przewagę nad stopami lekkimi, a to ze względu na mniejszy ciężar właściwy, nieograniczony wprost zakres stosowalności, no i przede wszystkim — niższy koszt produkcji. **(W)**

LOTNICY SPORTOWI

AEROKLUBY

37) (kon)

NA CZEŚĆ WIELKIEGO PAŹDZIERNIKA

Dla uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Socjal'stycznej Rewolucji Październikowej, piloci sportowi Ligi Lotniczej w odpowiedzi na apel robotników huty „Pokój" podejmują liczne zobowiązania.

Oto treść zobow'ązania pilotów pomorskiego ALL:

— „Piloci Pomorskiego Aeroklubu Ligi Lotn'czej w Toruniu, chcąc godn'e uczcić 33 rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październ'kowej, rocznicę objęcia władzy przez proletariat pod wodzą zwycięskiej partii Lenina - Stalina i pragnąc wyrazić swoją wolę walki o pokój i wykonanie planu 6-letniego zobowiązują się w miesiącu październiku:

wykonać 700 startów szybowcowych, wylatać na szybowcach 80 godzin, wygłosić w kołach Ligi Lotniczej 15 prelekcji o tematyce lotniczej, wykonać prace przy n'welacji lotniska w sumie 100 roboczogodzin, wyremontować lokal modelarni i oddać ją do użytku modelarzy do dnia 20 października 1950 r. oraz zorganizować uroczystą akademię poświęconą rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej".

* * *

Piloci ZMP-owcy Wrocławskiego ALL postanowili dla uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październ'kowej zorganizować Eskadrę Sześciolatki i przyjąć długolatowe zobowiązanie. Eskadrę tę rejestrujemy jako

Trzydziesta Trzecią Wrocławską Eskadrę Sześciolatki,

która w składzie: Daszyński Edmund, Hoffa Tadeusz, Kawalec Aleksander, Krachelski Bogdan, Majnusz Herbert, Skałecki Tadeusz i Rzewuski Jerzy zobowiązała się między innymi wykonać w roku bieżącym:

1. Zdać egzamin z I stopnia wyszkolenia silnikowego.

2. Uzyskać 6 licencji pilota turystycznego, w tym 3 instr.

3. Uzyskać 3 uprawnienia do holu i 2 do przygodnych lądowań.

4. W ramach pracy społecznej wygłosić prelekcje o tematyce lotniczej zarówno na terenie miasta Wrocławia jak i w terenie (PGR). Pomóc w wykonywaniu sprawozdań i prac terminowych Aeroklubu.



Pilot Kazimierz Rossa z Wrocławskiego ALL nowy rekordzista szybowcowy. W XI KZL zajął wraz z obserwatorem 12 miejsce.

Foto: LL

Na podbój stojącej chmury

Zgodnie z p'anem wyszkolenia na rok 1950 Zarząd Główny LL organizuje w dniach od 5 listopada do 15 grudnia br. obóz szko'eniowy w Jeżowie dla pilotów szybowcowych, którzy wykonali w roku b'eżącym przeloty ponad 300 km. Zadaniem obozu jest maksymalne wykorzystanie falowych prądów wznoszących stojącej chmury, która występuje w tym czasie w okolicach Jeleniej Góry.

Należy się spodz'ewać, że podbój stojącej chmury przez naszych pilotów szybowcowych wypadnie pomyślnie i... ale nie uprzedzajmy faktów, dowiemy się o tym nieco później w relacji naszego specjalnego korespondenta, który opisze nam wszystko szczegółowo w cotygodniowych reportażach.

Wykonanie zobowiązań

Zgodnie z zobow'ązaniem podjętym na odprawie produkcyjnej Aeroklubów LL w dniach 20—22 lutego br Poznański ALL zameldował o wykonaniu przez sekcję silnikową w dniu 30 września br. rocznego planu lotów.

* * *

Dwudziesta Druga Ostrowska Eskadra Sześciolatki

zameldowała o wykonaniu do 30 września br. następujących zobowiązań: 66,6% zaplanowanych warunków do złotej odznaki szybowcowej, 100% wykładów z pol.-wych., 120% wyk'adów z meteorolog'i i ś'epego pilotażu, 2 prób bicia krajowych rekordów szybowcowych (nie uwieńczonych niestety sukcesem), ponad 100% rocznego planu godzin lotu szybowcowego całej sekcji, wydała 20 gazetek startowych oraz zorgan'zowała i przeprowadziła 22 prasówki.

Trzeba przyznać, że 22 Eskadra przysyłała regularnie co mies'ąc sprawozdanie ze swej pracy, czego nie można pow'edzieć niestety o innych. Dowodzi to, że praca 22 Ostrowsk'ej Eskadry Sześciolatki idzie po właściwej linii, że realizowane są podjęte zobowiązania, no i oczywiście, że Zarząd Ostrowskiego ALL otacza Eskadrę należytą opieką pomagając jej w pracy. Niektóre Zarządy Klubów nie przywiązują jednak do tego należytej wagi i pozostawiają Eskadry Sześciolatki samym sobie. Polecamy Zarządom klubów artykuł na temat Eskadr Sześciolatki, który ukazał się w ostatnim październikowym numerze „Skrzydlatej Polski".

Wrocławski ALL jednak nie śpi...

Tak, proszę kolegów — to prawda, ale obudził się dopiero na „szpilkę", jaką dał SiM klubowi w 37 numerze. Obudzili się zresztą momentalnie wszyscy w klubie i posypały się listy do redakcji z żalem, że dlaczego co i jak, przecież klub pracuje itd. Oto np treść listu Koła ZMP przy Wrocławskim ALL:

„Koło ZMP przy Wrocławskim Aeroklubie Ligi Lotniczej podaje, że zgodnie z wezwaniem pilotów silnikowych powstały na terenie naszego klubu cztery Eskadry Sześc'olatki szybowników, w tym: dwie eskadry II stopnia, jedna eskadra III stopnia i jedna eskadra pilotów wyczynowych. Prosimy o sprostowanie wiadomości, że Wrocławski Aeroklub nie pracuje i że nie posiada ani jednej Eskadry Sześcio'atki, gdyż jest to n'ezgodne z prawdą. Wrocławski Aeroklub pracuje".

O tym, że Wrocławski ALL pracuje i że ma jakieś wyniki dowiedzieliśmy się dopiero teraz na podstawie sprawozdania nadesłanego przez kol. Pawl'kiewicza, które podajemy dalej. Do

Kiedy będziecie się uczyć nawigacji...

...nie zapominajcie o tym, że „Na zwycięskim szlaku" uczy właśnie jak nawigować maszyną, by oddając wszystkie swe siły sprawie ludu — zwyciężać. Oto fragment tej książki:

„Huraganowy ogień artylerii nie słabł ani na moment. „Iły" z biało-czerwonymi szachownicami na skrzydłach rozpoczęły już atak — szły piką w dół. Nagle od strony zachodniej nadleciały „Focke-Wulfy-190". Dwa... trzy... cztery... Jak huragan spadły na nie polskie myśliwce. „Warszawa" walczyła o Warszawę...

Jerzy Konieczny „Na zwycięskim szlaku", Wyd. „Prasa Wojskowa", 1950, str. 95, cena 2 zł 70 gr.

tyczy to również 4 Eskadr Sześciolatki rzekomo istniejących w klubie. Pytamy więc Zarząd Wrocławskiego ALL gdzie i kiedy zarejestrował te eskadry, gdyż Zarząd Główny LL nic o nich dotychczas nie słyszał (z wyjątkiem tej ostatniej— silnikowej, którą zarejestrowaliśmy dopiero w tym numerze w związku z jej zobowiązaniami dla uczczenia Wielkiego Październiku) Znaczy to, że kierownictwo klubu niezbyt dobrze pracowało, skoro przemilczało powstanie na terenie aeroklubu aż czterech Eskadr Sześciolatki. Uważamy również, że i klubowe koło ZMP-owskie powinno uderzyć się w piersi, nie potrafiło bowiem zmobilizować i uaktywnić pracy samego Zarządu klubu, jak również, nadesłać danych informujących o pracy Wrocławskiego ALL do SiM-u.

Przypuszczamy, że sytuacja ulegnie zmianie i że właśnie Koło ZMP-owskie dołoży wszelkich starań, aby praca w klubie była lepsza i bardziej wydajna i aby o tej pracy wiedzieli za pośrednictwem SiM-u koledzy z innych klubów.

A teraz oddajemy głos kol. A. Pawlikiewiczowi z Wrocławskiego ALL:

— „W odpowiedzi na artykuł z SiM-u Nr 37 chciałbym podać kilka cyfr ilustrujących pracę Sekcji Szybowcowej Wrocławskiego ALL w bieżącym sezonie od chwili rozpoczęcia lotów do dnia 30 września br.

Plan lotu godzin wykonano w	208%
Plan przelotów wykonano w	452%
Plan przewyższeń ponad 1 000 m	1 127%
Plan przewyższeń ponad 2 000 m	1 100%
Plan przeszkolenia pilotów na holu	1 300%

Piloci Wrocławskiego ALL uzyskali w bieżącym sezonie 9 srebrnych odznak szybowcowych oraz 1 warunek „D_1", 5 „D_2", i 4 „D_3". Trzech pilotów dokonało przelotu do złotego D. Piloci Wrocławskiego ALL poprawili dwa rekordy krajowe oraz dwa wyczyny homologowane (podaliśmy je w poprzednich numerach — przyp. red.).

Jeżeli chodzi o eskadry sześciolatki, to przy Wrocławskim ALL powstało ich pięć. Skład osobowy i zobowiązania długofalowe tych eskadr zostaną podane do Was drogą służbową.

Chciałbym tu dodać, że większość przelotów (w tym 2 ponad 300 km) dokonano na szybowcach typu „Jeżyk".

A. Pawlikiewicz — Wrocławski ALL

Jak więc widać, Wrocławski ALL ma się czym pochwalić. Kol. Pawlikiewicza wpisujemy na listę stałych korespondentów klubowych i prosimy o regularne nadsyłanie wiadomości z życia klubu. Czekamy!

Głos ma Kujawski ALL

Pięknymi wynikami pracy może się poszczycić Kujawski ALL. Oto Sekcja Szybowcowa tego klubu wykonała w sierpniu miesięczny plan godzin lotów w 200%; miesięczny plan przelotów w 500%; we wrześniu miesięczny plan godzin lotów wykonano w 281%, miesięczny plan przelotów wykonano w 950%.

Do końca września br. Kujawski ALL wykonał roczny plan godzin lotów szybowcowych w 260%, roczny plan przelotów szybowcowych wykonano w 410%, roczny plan przewyższeń ponad 1 000 m w 570%. Należy zaznaczyć, że 50% pilotów szybowcowych klubu zdobyło w tym roku IV stopień wyszkolenia.

Sekcja Silnikowa Kujawskiego ALL wykonała do końca września br. roczny plan godzin lotów w 160%.

SILNIKI ODRZUTOWE LOTY MIĘDZYPLANETARNE

MIECZYSŁAW SUBOTOWICZ: Silniki Odrzutowe i Loty Międzyplanetarne, Warszawa 1950, Wyd. „Czytelnik", cykl „Wiedza Powszechna", str. 91, rys. 33, cena 4 zł 20 gr.

Autor w sposób bardzo przystępny, nawet dla słabo przygotowanego czytelnika omawia zasady napędu odrzutowego oraz możliwości komunikacji międzyplanetarnej. Rys historyczny obejmuje wstępne prace Newtona oraz uczonych rosyjskich Kibalczyca, Ciołkowskiego aż do ostatnich badań prowadzonych nad silnikami rakietowymi i strumieniowymi.

Książka podzielona jest na dwa działy. W pierwszym omówione są zasady działania silnika rakietowego i możliwości wykorzystania go do konstrukcji rakiety międzyplanetarnej. Autor omawia przy tym szereg niezmiernie ciekawych zagadnień, jak start rakiety, problemy napędu atomowego itp.

Druga część omawia przepływowe silniki odrzutowe typu przelotowego, pulsacyjnego i turbinowego.

Książka napisana jest jasno i zrozumiale, a równocześnie rzeczowo, co sprawia, że każdy przeczyta ją z zainteresowaniem. Duża ilość ciekawych ilustracji uzupełnia tekst.

Przystępna forma książki i niska cena, gwarantują jej powodzenie. Doradzamy naszym czytelnikom jej przeczytanie.

Ra.

Myśliwiec

...Nabierając wysokości, wyszedłem naprzeciw samolotów Niemców, które leciały niżej od pozostałych. Żółty, z obciętymi skrzydłami samolot wyprysnął w górę przed nosem mego MiG-a. Wykonałem zawrót, znalazłem się za nim i z bliskiej odległości wypuściłem serię! Zapalił się i runął w dół. To był mój pierwszy zestrzał.

Aleksander Pokryszkin „Myśliwiec", Wyd. „Prasa Wojskowa", 1950, str. 128, cena 4 zł 80 gr.

Prosimy inne kluby o nadsyłanie swych sprawozdań z wykonania miesięcznych i rocznych planów lotu. Przypominamy korespondentom klubowym o ich obowiązku wobec prasy lotniczej. Przy okazji budzimy z odrętwienia klub korespondentów klubowych przy Białostockim ALL, który od początku swego istnienia tj. od 4 — 5 miesięcy nie nadesłał jeszcze korespondencji (z wyjątkiem jednej — Kubickiego) Czekamy!

* * *

Szczecin zgłasza drugą Eskadrę Sześciolatki — tym razem silnikową. Rejestrujemy ją jako

Trzydziestą Czwartą Szczecińską Eskadrę Sześciolatki

w składzie: Gościumiński Kazimierz, Grajewski Tadeusz, Horwatt Zenon, Stejnmetz Zbigniew i Zelek Mieczysław przyjęła między innymi zobowiązania do końca br:

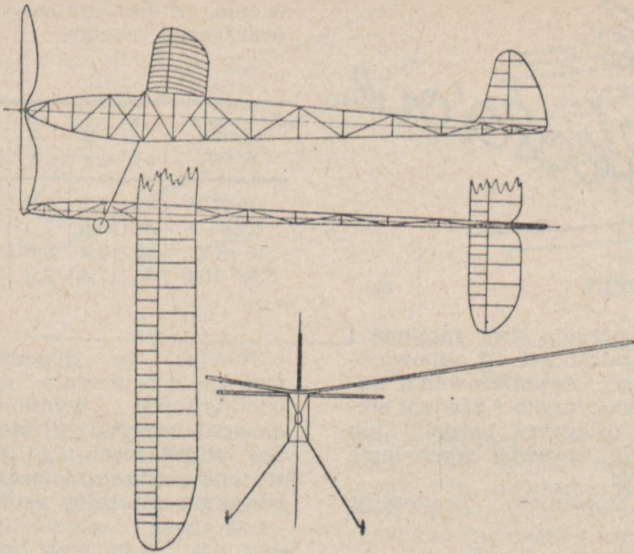
1. Uzyskanie uprawnień do holowania szybowców przez wszystkich pilotów Eskadry oraz dla jednego pilota uprawnienia do lądowania w przygodnych terenach.
2. Stała gotowość do lotów sanitarnych i innych zleconych w ramach swoich uprawnień.
3. Stała pomoc fachowa dla nowozałożonego Aeroklubu Robotniczego przy Stoczni w Szczecinie.
4. Nawiązanie łączności ze spółdzielnią produkcyjną im. Waryńskiego w Bynowie pod Szczecinem w celach propagandy lotnictwa i stały kontakt przez organizowanie pogadanek, wycieczek, oraz założenie koła LL przy spółdzielni.
5. Przeszkolenie trzech pilotów szybowcowych w pilotażu ślepym.
6. Otrzymanie licencji przez wszystkich pilotów Eskadry w najdalszym terminie do sezonu wiosennego 1951 roku.

AEROKUB FABRYCZNY W BYDGOSZCZY

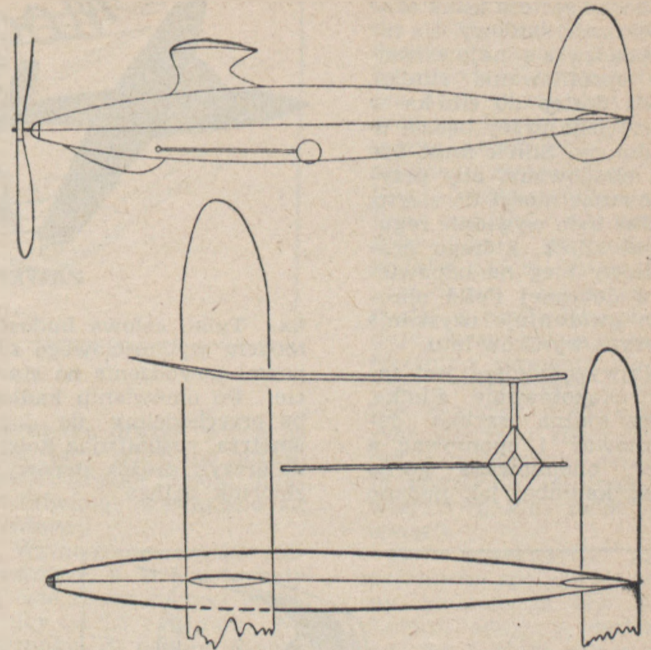
W połowie września br powstał w Bydgoszczy przy Warsztatach Kolejowych PKP z inicjatywy Koła LL przy tych zakładach i ZMP aeroklub fabryczny. Obecnie w ramach prac nowego klubu rozpoczął się teoretyczny kurs szybowcowy, na który uczęszcza 80 pracowników tychże zakładów. Wykłady odbywają się na miejscu.

(Kon)

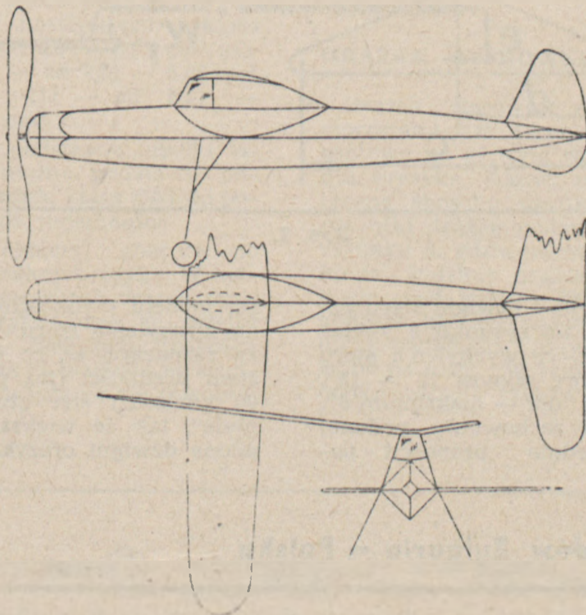
MODELE Z ZAWODÓW MIĘDZYPAŃSTWOWYCH BUŁGARIA – POLSKA



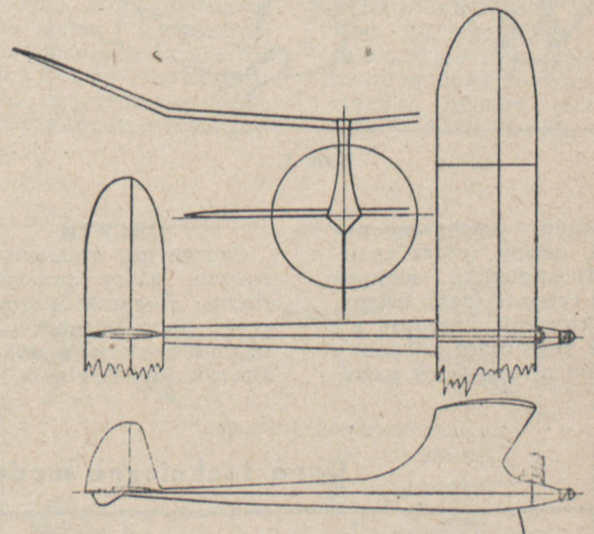
RASZKO



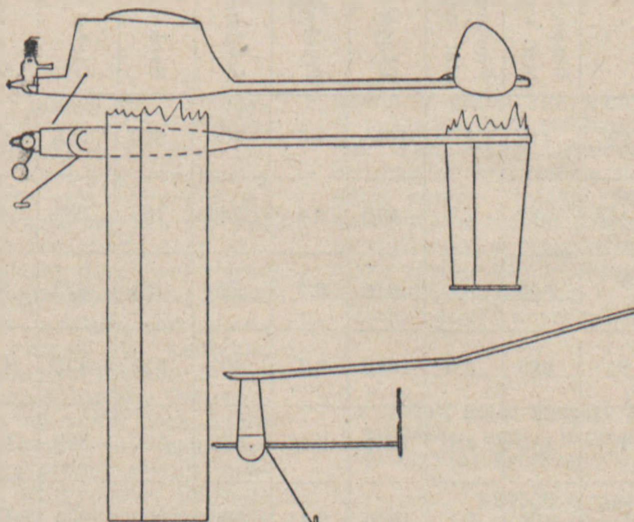
KARABAN



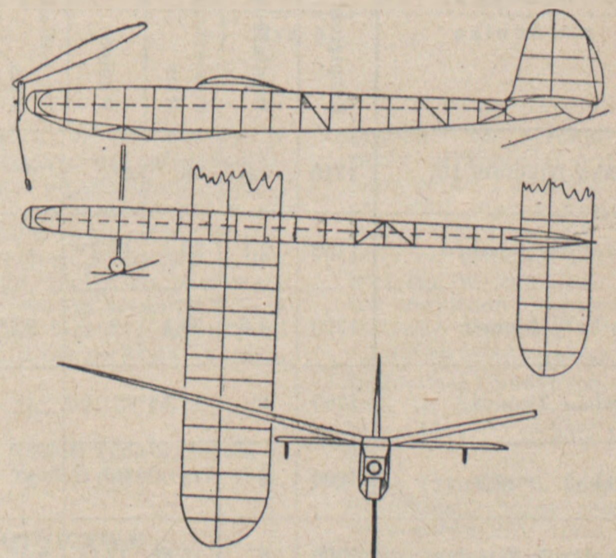
KARABAN



CZWARTOSZ



GUZIK



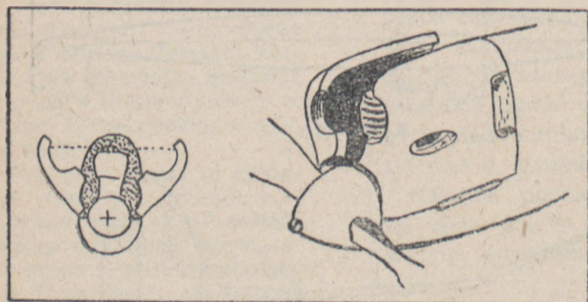
KOWALCZYK



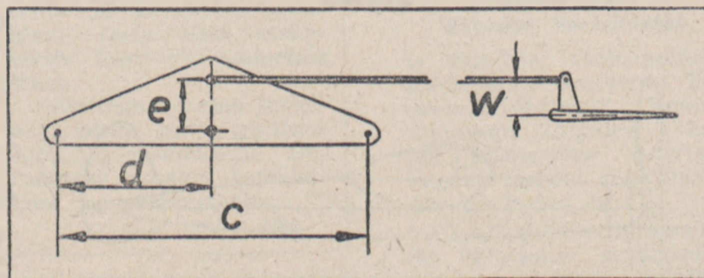
PAWEŁ ELSZTEIN 6)

Nawiązując do sprawy konstrukcji kadłuba, należy dodać jeszcze kilka słów o celowości budowy. Na nic przydadzą się najpiękniejsze oprofilowania silnika, jeżeli dostęp do silnika w czasie jego pracy będzie utrudniony. Silnik musi być tak obudowany, aby przygotowując model do startu, można było wygodnie regulować silnik, którego prawidłowy bieg na odpowiednio dobranej ilości obrotów, gwarantuje uzyskanie dobrych wyników lotu.

Najwygodniejsze jest takie okapotowanie silnika, które można szybko demontować i montować, a więc: odejmowana górna część kadłuba, jak podano uprzednio: rozchylane połówki osłony (patrz rysunek 1) względnie odejmowane tylko te części osłony, pod którymi znajduje się śruba regulująca sprężanie i śruba przepustnicy gaźnika. Tylko celowa budowa modelu szybkościowego zapewni powodzenie na starcie. Po omówieniu kadłuba przechodzimy do jego wnętrza, rozpatrując kolejno orczyk, drążek sterowy i zbiornik paliwa.



Rys. 1.



Rys. 2.

ORCZYK

Orczyk jest organem sterowym, który przekazuje ruchy z rączki sterowniczej, przez drążek — na dźwignię steru wysokości. Orczyk jest dźwignią, która posiada dwa ramiona i w zależności od odpowiedniego zwymiarowania ramion orczyka i dźwigni steru osiągamy bardziej lub mniej sprawne wychylenie steru.

Zasadnicze propozycje orczyka i dźwigni steru podane na rysunku 2, zakładając, że wychylenie steru w górę wynosi 10 — 15°, a w dół — maksimum 5°, przy zachowaniu podanej uprzednio proporcji powierzchni steru. Do rysunku 2 należy osobne omówienie, które ujmiemy w praktyczną tabelkę.

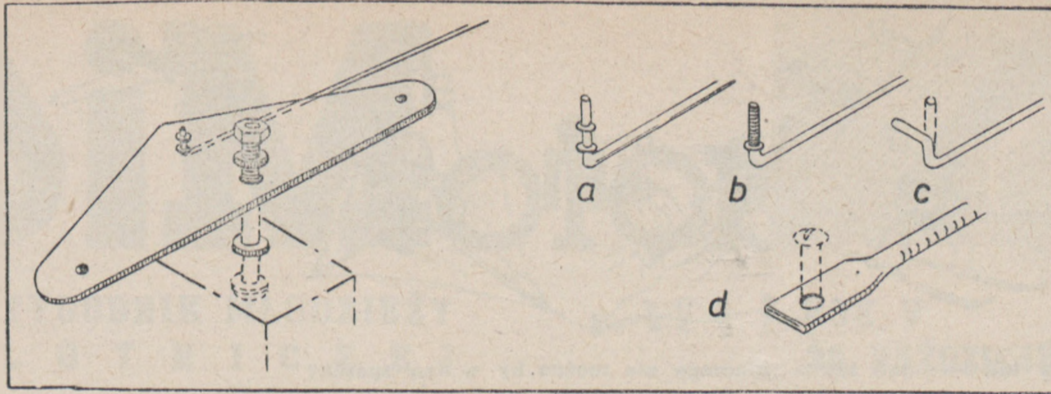
Po emność silnika w cm³	c w mm	d w mm	e w mm	w w mm
0—3,28	32	15,5	7,9	7,9
3,28—5	32	15,5	7.9	7,9
5—8 2	35	17,4	9.5	9,5
8,2—10,6	35	17,4	9,5	9,5

Tabelka ta dopomoże nam do wyznaczenia najistotniejszych wymiarów dźwigni orczyka i steru. Jak widać ramię „c" jest stosunkowo małe, co zostało podyktowane dużą czułością modelu szybkościowego na wychylenia steru. Należy zaznaczyć, że ze wzrostem prędkości (już ponad 90 km/godz) ster „twardnieje", tak że większe ramiona dźwigni orczyka nie

Dane techniczne modeli z zawodów Bulgaria — Polska

Nazwisko zawodnika	Rozpiętość	Wydłużenie	Powierzchnia płata	Wznios	Kąt nastawienia płata	Profil płata	Rozpiętość stat. wys.	Powierzchnia stat. wys.	Długość modelu	Przekrój modelu	Średnica śmigła	Skok śmigła	Ciężar modelu	Typ modelu
Raszko Nikołow (B)	1210	14	18	6°	2°	Raf — 32	410	4	1040	2,5	400	600	255	G
Czwartosz Ryszard	1150	7,1	20	4°; 25°	4°	MVA — 123	582	7,3	870	0,4	280	180	385	S
Guzik Waldemar	1300	7,6	22,1	12	3,5°	NACA 4409	500	8,5	910	0,7	280	160	473	S
Karaban Teodor	1280	8	17.84	85/100	4°	G. 5. P	680	6,6	1080	0,7	467	550	435	G
Karaban eodor	1090	8	13	140	2	G. 5. P	480	4,1	1000	0,11	465	550	300	G
Kowalczyk Wiesław	1100	8	15,86	13,5°	3,5°	AMTF —29	460	5,1	1000	0,41	500	600	270	G

Oznaczenia: S — silnikowy
G — gumówka



Rys. 3.

są konieczne, bo i tak po ustaleniu odpowiedniej wysokości lotu utrzymuje się ster w położeniu zerowym, neutralnym. Podane w tabelce pojemności silników są wyłącznie przykładowe i nie należy sądzić, że są to klasy regulaminowe silników, które wg FAI wyglądają następująco: klasa I — od 0,1 — 2,50 cm³, klasa II — od 2,51 — 5 00 cm³, klasa III — od 5,01 — 10,00 cm³.

Na podstawie tabelki łatwo można podstawić odpowiednie klasy FAI do podanych pojemności.

Przejdźmy obecnie do konstrukcji orczyka. W małych modelach orczyk można wykonywać ze sklejki 1,5 — 2,00 mm grubości. Jednak ze względu na szybkie wycieranie się otworów lepiej opłaca się wykonywać orczyk z blachy duralowej 1.00 — 1,5 mm. Podany kształt geometryczny orczyka jest najlepszy. Ażurowanie orczyka nie jest konieczne chyba przy użyciu blachy duralowej o grubości przekraczającej 3 mm.

Jak wygląda zamocowanie orczyka w kadłubie, widzimy na rysunku 3. Orczyk zamocowany jest obrotowo na silnej ośce, która zakończona jest zakrętką. W ten sposób mamy możność w wypadku jakiegokolwiek uszkodzenia zmienić orczyk na inny. Należy zwrócić uwagę na dobre ułożyskowanie, które osiągamy przez ustawienie dwu podkładek nad i pod orczykiem. Dokręcając zakończenie ośki uważamy również, aby powstał pewien niewielki luz między orczykiem a podkładkami. Zrozumiałe jest, że wpuszczenie kilku kropel oliwy usprawni działanie części ruchomych.

DRĄŻEK STEROWNICZY

Drążek sterowniczy zamocowany jest również obrotowo na górnym ramieniu orczyka. Różne, praktyczne sposoby usytuowania ośki drążka podano na rysunku 3, gdzie na rysunku (a) widzimy drążek zagięty pod kątem 90° na końcach którego nasadzono dwie podkładki przylutowane na stałe. W tym wypadku odpada szybka wymienność części, tak ważna w pracy każdego mechanizmu. Wymienność uzyskano na drugim przykładzie (b), gdzie koniec drążka nagwintowano Koniec drążka po osadzeniu w otworze orczyka zostaje zabezpieczony podkładką i nakrętką.

Najbardziej prymitywne osadzenie drążka widać na rys. (a), gdzie po prostu koniec drążka zagięto, uniemożliwiając wysunięcie się z otworu.

Wymienione drążki sterownicze, a b i c to były proste druty stalowe o średnicy od 1,5 — 2 mm. Na rysunku (d) podano drążek wykonany z lekkiej, a sztywnej rurki aluminiowej lub duralowej, którą spłaszczono na końcu i wywiercono otwór mocujący. Połączenie drążka z orczykiem uzyskuje się w tym wypadku przez osadzenie śruby z nakrętką w oba otwory. W wypadku, gdy niedysponujemy odpowiednią ilością drutu stalowego czy rurki aluminiowej, można drążek wykonać z drzewa sosnowego, klejąc go wielowarstwowo do średnicy 3 — 4 mm i łącząc z kawałkami drutu czy rurki na końcach, celem połączenia z punktami obrotu.

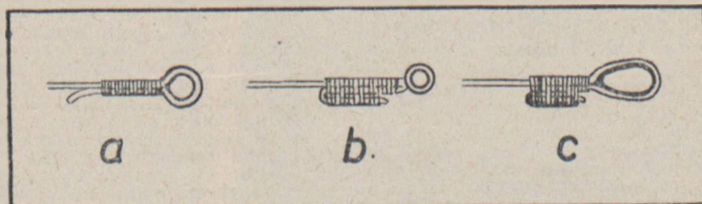
Nie zatrzymując się dłużej nad drążkiem, zapoznamy się jeszcze z różnymi metodami zamocowywania linek sterowniczych do orczyka. Jest to bardzo poważne zagadnienie, bo od solidnego zamocowania zależy bezpieczeństwo nie tylko modelu, ale przede wszystkim przygodnych widzów podczas lotów. Siła odśrodkowa działająca na model w czasie lotu powoduje przy nieumiejętnym łączeniu zerwanie się linek — i katastrofę. (Odnośne przepisy FAI, o których jeszcze w zakończeniu cyklu pomówimy określają wytrzymałość linek dla wszystkich klas modeli na uwięzi).

Ze stosowanych linek najczęściej spotyka się struny stalowe (z tzw. stali fortepianowej) plecionkę stalową i mało u nas popularne linki nylonowe. Na rysunku 4 przedstawiono kilka sposobów wiązania linek. Na rys (a) widzimy zakończenie uformowane z drutu stalowego związane cienkim drutem miedzianym. Całość została oblutowana. Na rysunku (b) przez wykonanie podwójnego oczka i zagięcie końca drutu uzyskano zwiększoną wytrzymałość, wreszcie na ostatnim przykładzie (b) w zagięciu drutu osadzono wlutowaną wstawkę mosiężną.

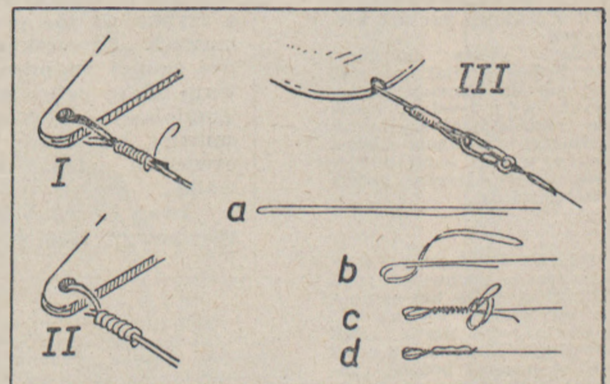
Jeżeliby porównywać wytrzymałość podanych wiązań, to (a) daje — 60%, (b) — 90%, (c) — 95% pewności.

Na rysunku 5 pokazano dodatkowo różne sposoby zamocowywania linek sterowniczych. Rysunki a, b, c i d obrazują kolejność wykonania pętli z cienkiego drutu stalowego.

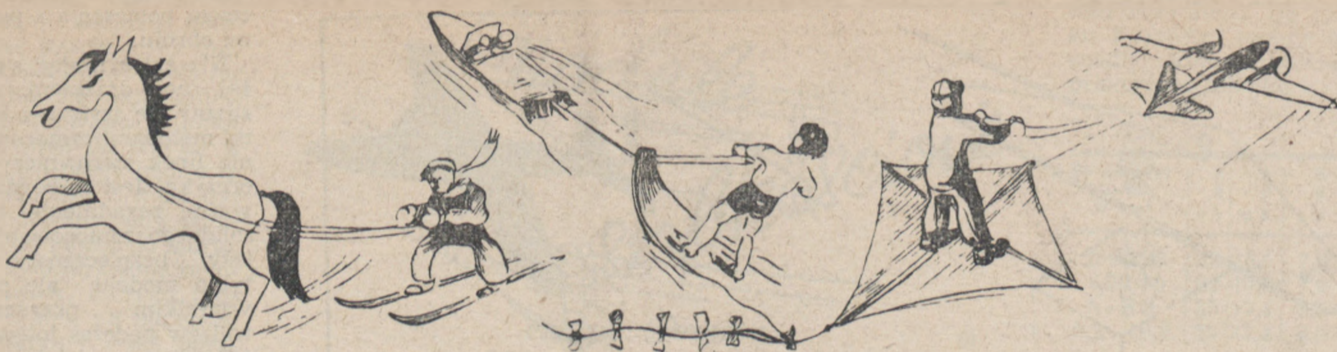
(cdn)



Rys. 4.



Rys. 5.



Jeżeli można tak — lub tak — dlaczego nie można by w ten sposób?

POCZTA LOTNICZA

Koleżanki „KOMARY" z Warszawy piszą do nas w swym liście: „Chciałybyśmy bardzo korespondować z kolegą lub koleżanką z Oficerskiej Szkoły Lotnictwa, pragniemy bowiem dowiedzieć się o ich życiu i pracy. To musi być bardzo ciekawe."

Zgoda drogie koleżanki! Tylko zamiast korespondencji indywidualnej, dowiecie się o pracy podchorążych lotnictwa z SiM-u Nieposądzamy Was, że jesteście aż takimi egoistkami, byście chciały same czytać. Będziemy czytać wspólnie.

„Mamy już jesień, nadszedł czas, kiedy zazwyczaj przyjmowano zapisy na kursy szybowcowe. My ciągle szturmujemy do SP i zawsze otrzymujemy tę samą odpowiedź „nic nie wiemy" — w takim razie co będzie z naszym szkoleniem lotniczym?" — pytają koledzy **JAWORSKI [illegible]SŁAW** z Raciborza, **KORWIN STANISŁAW** z Krakowa, **STELMACHOWSKI PIOTR** z Nowego Sącza i wielu innych.

Koledzy, głowy do góry. Każdy będzie miał możność szkolić się na kursach szybowcowych w przyszłym roku, trzeba tylko zapisać się do Ligi Lotniczej i uważnie śledzić jej pracę, a tam sami dowiecie się, kiedy trzeba będzie składać podania.

(A.C.)

Oddział Powiatowy LL w Kaliszu trzeba pochwalić, gdyż w dniu 21 sierpnia br. ustanowiono na terenie Kalisza rekord powiatowy dla modeli szybowców. Niestety jednak dopiero w miesiąc później (data listu) redakcja otrzymała wiadomość o rekordzie. Czyli Kaliszanie wypełnili swój obowiązek sprawozdawczości, ale zapomnieli o czasie, który przecież też jest dla nas wszystkich bardzo ważnym czynnikiem.

Oto treść listu:

— „W dniu 21 sierpnia 1950 roku o godz. 13.15 został oblatany model szybowca. Model własnej konstrukcji został wykonany przez modelarza LL w Kaliszu ucznia **Leona Skorubskiego**.

Szybowiec po wyczepieniu się z holu (długości 100 m) wzniósł się na prądach termicznych na wysokość około 800 m, po czym po upływie 16 minut znikł z pola widzenia w kierunku wschodnim. W ten sposób został pobity poprzedni rekord Kalisza, który wynosił 7 minut 48 sekund.

Przez ustalenie rekordu 16 minutowego, modelarze Kalisza spełnili jedno ze swoich zobowiązań w planie rocznym, jako czwarty zespół Sześciolatki „Małego lotnictwa".

p.e.

Nowe książki lotnicze

W SŁUŻBIE OJCZYZNY

...Samolot leci w dół Odry, nie dostrzegając nas, z szybkością nie przewyższającą normalnej szybkości naszych „Ławoczkinów". Wpatruję się: musi to być, bez żadnej wątpliwości, samolot o napędzie odrzutowym. Daję pełny gaz i zaczynam pędzić za nim. Zmniejszam wysokość i podchodzę pod hitlerowski samolot od strony ogona. Dygocąc ze wzruszenia otwieram ogień. Odrzutowiec rozpadą się na kawałki...

Iwan Kożedub „W służbie ojczyzny", Wyd. „Prasa Wojskowa", 1950, str. 366; cena 8 zł 40 gr

Przyjemnie jest przeczytać miłe słowa pod adresem SiM-u, jeszcze większą jednak przyjemnością jest podzielić się nimi z naszymi czytelnikami. Kol. **K. KOPCZYŃSKI** z Lublina pisze do nas w ten sposób: „Jestem członkiem Ligi Lotniczej, ukończyłem kurs juniorów, a obecnie uczęszczam na kurs amatorów modelarstwa lotniczego. Uczęszczam jednocześnie na teoretyczny kurs spadochronowy I stopnia a na wakacje mam zamiar pojechać na szybowisko. Nie wiem kiedy i jak to się wszystko stało, ale po namyśle dochodzę do wniosku, że na drogę do lotnictwa wprowadził mnie nasz drogi kolega, któremu na imię SiM."

Wasze uznanie dla SiM-u, Kolego, widoczna sympatia do niego — jest niezwykle cennym upominkiem dla tygodnika, którego celem i zadaniem jest przewodnictwo młodzieży na jej lotniczej drodze.

Piszecie, że chcielibyście zostać konstruktorem lotniczym. Otóż po uzyskaniu matury złóżcie podanie o przyjęcie na Wydział Lotniczy Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga w Warszawie, ul. Boboli 14. Studia na tym wydziale trwają 3 lata. Jeżeli studia pójdą pomyślnie możecie po trzech latach otrzymać dyplom inżyniera lotniczego. O latanie silnikowe nie martwcie się, dopiero po uzyskaniu III stopnia wyszkolenia szybowcowego możecie ubiegać się o przyjęcie do Centrum Wyszkolenia Lotniczego LL i tam ukończyć kurs pilotażu silnikowego

Na koniec jeszcze jedno: tylko w modelarni LL macie możność korzystania z silnicżka modelarskiego. W sprzedaży indywidualnej ich nie ma.

Przenosimy się teraz na Dolny Śląsk, do Kłodzka. Mieszkają tam dwaj serdeczni koledzy, którzy podpisali się pod listem do redakcji, jako **„KMIEĆ" i „SĘP"**. Koledzy ci pytają, czy po ukończeniu 2 klas szkoły elektrycznej można się dostać do OSL.

Słuchajcie: aby zostać uczniem kursu pilotów lub obserwatorów w OSL, musicie mieć ukończone minimum 4 klasy szkoły średniej ogólnokształcącej lub zawodowej. Z niższym wykształceniem możecie pójść na kurs meteorologów lub podoficerski kurs strzelców pokładowych — radiotelegrafistów — również w OSL.

Pytacie, na co kładzie największy nacisk komisja lekarska przed przyjęciem do OSL? Na wszystko, koledzy, w jednakowym stopniu Kandydat na lotnika Ludowej Polski musi mieć zdrowie bez zarzutu. Nie liczcie na to, że lekarze w Centralnym Instytucie Badań Lotniczo-Lekarskich „przepuszczą" jakikolwiek defekt u kandydata do OSL.

„Ile odróżniamy stopni wyszkolenia szybowcowego i jak je można uzyskać?" — pyta ciekawie kol. **STANISŁAW MATOSEK** z Łękawicy, pow. Mińsk Mazowiecki. Wyliczamy po kolei: I i II stopień wyszkolenia szybowcowego uzyskuje się na 5-tygodniowym kursie pilotażu ślizgowego w jednej ze szkół szybowcowych LL.

Dalej: mając już świadectwo pilota ślizgowego w kieszeni, można ubiegać się o przyjęcie do żaglowej szkoły szybowcowej LL. Tam w ciągu 6 tygodni piloci ślizgowi uzyskują wyszkolenie szybowcowe III stopnia. Pilotów III stopnia szkolą również obok szkół LL, Aerokluby Ligi Lotniczej, przyjmujące na członków pilotów II stopnia. IV stopień wyszkolenia szybowcowego (pilot wyczynowy) można zdobyć, albo we własnym aeroklubie, albo w Wyczynowej Szkole Szybowcowej na Żarze, na kursie trwającym 1 miesiąc.

Wszystkie kursy praktyczne muszą być poprzedzone teoretycznym kursem szybowcowym.

O terminie rozpoczęcia naboru na szkolenie po informacje się w Zarządzie Okręgu Warszawskiego LL, Warszawa, ul. Marszałkowska 62.

Tyle na razie o szkoleniu. Śpieszymy teraz odpowiedzieć kol. **ZBIGNIEWOWI FLORKOWSKIEMU** z Leszczyn koło Białej, że numery SiM-u od 26 z czerwca aż do bieżącego może nabyć w redakcji, wpłacając należność na konto PKO Warszawa I-978, właściciel: Z.G.L.L. Czasopisma Lotnicze. Np. ogólny koszt numerów SiM-u od 26 do 40 włącznie, wyniesie 8 zł 40 gr. Nie zapomnijcie jednak przysłać do redakcji dowodu wpłaty powyższej sumy z zaznaczeniem na odwrocie, na jaki cel jest przeznaczona.

J.Z.

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

Radzieckie samoloty sanitarne w locie nad sanatorium na Ukrainie.

Foto: Sowieckij Sojuz

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo „Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr 1854. B-130266

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Cena 60 groszy